



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7925

Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

Date de dépôt : 06-12-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 10-05-2022

Auteur(s) : Monsieur Claude Turmes, Ministre de l'Energie

## Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
09-11-2022	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
06-12-2021	Déposé	7925/00	<u>5</u>
21-12-2021	Avis de la Chambre de Commerce (8.12.2021)	7925/01	<u>32</u>
14-01-2022	Avis de la Chambre des Métiers (6.1.2022)	7925/02	<u>37</u>
10-03-2022	Avis de la Chambre des Salariés (9.2.2022)	7925/03	<u>40</u>
07-04-2022	Avis du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises (28.3.2022)	7925/04	<u>45</u>
10-05-2022	Avis du Conseil d'État (10.5.2022)	7925/05	<u>50</u>
02-06-2022	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire	7925/06	<u>55</u>
28-06-2022	Avis complémentaire du Conseil d'État (28.6.2022)	7925/07	<u>68</u>
01-07-2022	Rapport de commission(s) : Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire Rapporteur(s) : Madame Jessie Thill	7925/08	<u>71</u>
05-07-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°64 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7925	<u>100</u>
05-07-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°64 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7925	<u>112</u>
15-07-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (15-07-2022) Evacué par dispense du second vote (15-07-2022)	7925/09	<u>114</u>
01-07-2022	Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire Procès verbal ( 26 ) de la reunion du 1 juillet 2022	26	<u>117</u>
02-06-2022	Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire Procès verbal ( 21 ) de la reunion du 2 juin 2022	21	<u>120</u>
02-06-2022	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal ( 16 ) de la reunion du 2 juin 2022	16	<u>142</u>
05-07-2022	Aide pour les syndicats de copropriétés pour les travaux de génie civile	Document écrit de dépôt	<u>164</u>
26-07-2022	Publié au Mémorial A n°395 en page 1	7925	<u>166</u>

# Résumé

## 7925 : résumé

Le projet a pour objet de soutenir financièrement les entreprises qui investissent dans l'infrastructure de charge pour véhicules électriques ; il introduit trois aides financières :

- La première s'adresse aux entreprises ayant des projets d'infrastructures de charge d'envergure, publiques et privées, et sera attribuée à la suite d'une mise en concurrence.
- La seconde s'adresse aux petites et moyennes entreprises souhaitant installer une infrastructure de charge privée qui leur est réservée ; elle revêt la forme d'une procédure de demande simplifiée.
- La troisième s'adresse aux gestionnaires de réseaux de distribution et aux entreprises tierces souhaitant reprendre l'infrastructure de charge publique « Chargy ». Un appel d'offre est lancé pour la reprise de cette dernière suite à l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2019/9441 excluant que les gestionnaires de réseaux soient propriétaires ou opérateurs de l'infrastructure de charge publique.

À noter que le régime d'aides mis en place par le projet de loi a été approuvé par la Commission européenne par décision du 7 mars 2022.

7925/00

## N° 7925

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

*(Dépôt: le 6.12.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (29.11.2021) .....	1
2) Exposé des motifs .....	2
3) Texte du projet de loi .....	4
4) Commentaire des articles .....	12
5) Fiche financière .....	22
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	23

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur rapport de Notre Ministre de l'Énergie et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

*Article unique.* – Notre Ministre de l'Énergie est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des députés le projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques.

Palais de Luxembourg, le 29 novembre 2021

*Le Ministre de l'Énergie,*

Claude TURMES

HENRI

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

L'Union européenne poursuit des objectifs ambitieux en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre: dans le Pacte vert pour l'Europe, elle s'est ainsi fixée comme objectif de réduire, d'ici à 2030, de 55% ses émissions par rapport à 1990 et de devenir une économie neutre sur le plan climatique d'ici à 2050. Etant donné la part importante des émissions provenant des transports (celles-ci représentent actuellement environ un quart des émissions dans l'Union et deux tiers des émissions au Luxembourg), l'Union européenne ambitionne de réduire de 90% les émissions du secteur des transports d'ici à 2050.

Le Grand-Duché de Luxembourg a fait sien ces objectifs en s'engageant à réduire, à l'horizon 2030, de 55% ses émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005 dans son plan intégré en matière d'énergie et de climat pour la période 2021-2030 (ci-après le « PNEC ») et en mettant l'accent sur la décarbonisation des transports. Pour le gouvernement, un des principaux outils de la décarbonisation des transports est le développement rapide de l'électromobilité grâce au déploiement de véhicules à zéro ou faibles émissions de CO<sub>2</sub> amenés à remplacer les véhicules à hautes émissions de CO<sub>2</sub>. Alors que les voitures 100% électriques et plug-in hybrides ne représentent actuellement qu'un peu moins de 3% des voitures immatriculées au Luxembourg, l'objectif que le pays s'est fixé dans son PNEC est de ramener la part de ces véhicules à 49% d'ici à 2030.

La rapidité du déploiement de véhicules électriques est conditionnée à l'existence d'un réseau cohérent d'infrastructures de charge s'étendant sur l'ensemble du territoire luxembourgeois et couvrant à la fois des emplacements publics et privés. En effet, un des freins majeurs à l'acquisition d'une voiture électrique est l'insuffisance de bornes de charge.

Pour remédier à cela, en 2012, les gestionnaires de réseau de distribution ont été mandatés dans le cadre de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et de ses règlements d'application<sup>1</sup> pour créer une infrastructure de charge publique comptant 400 bornes sur les emplacements de stationnement et parkings publics avec au moins une borne par commune et 400 bornes sur les parkings relais, parkings de co-voiturage, et aires de service autoroutières et routières, ces bornes devant répondre à certaines spécificités. A terme, ce réseau public qui est également connu sous le nom de « Chargy » et « SuperChargy » comptera donc 800 bornes de charge. Malgré l'essor que connaît actuellement le marché des véhicules électriques, les entreprises sont réticentes à investir à leur tour dans des bornes de charge en raison du faible taux de pénétration du marché des véhicules électriques, de l'investissement considérable que cela représente – en particulier dans les zones isolées ou en présence de coûts de raccordement au réseau élevés –, et de l'incertitude quant au développement du marché et à la rentabilité de l'investissement.

En l'absence de soutien gouvernemental ciblé pour les entreprises à la création d'un réseau complet d'infrastructure de charge, les objectifs du PNEC ne pourront être atteints et la décarbonisation des transports serait compromise.

Venant en complément du régime d'aides mis en place par le règlement grand-ducal du 19 août 2020<sup>2</sup> pour les personnes privées désireuses d'installer des bornes de charge sur leur lieu d'habitation, le présent projet de loi met en place trois mesures d'aides complémentaires pour entreprises qui visent à doter le Luxembourg de l'infrastructure de charge requise pour permettre la transition vers l'électromobilité sur base d'une alimentation en électricité 100% renouvelable.

La première mesure met en place une aide en faveur d'infrastructures de charge accessibles au public et d'infrastructures de charge privées ayant une certaine envergure qui est octroyée à la suite d'une mise en concurrence, ayant pour objectif d'accélérer le déploiement de bornes de charge et d'augmenter de manière significative la puissance de charge sur l'ensemble du territoire luxembourgeois, et ce pour tous types de véhicules, y compris les poids lourds. L'aide est attribuée par le biais d'un ou de plusieurs appels à projets aux soumissions qui sont les plus compétitives en termes de capacité de charge créée par rapport au montant d'aide demandé. Au besoin, ces appels à projets peuvent être limités à certaines zones géographiques ou à certains types d'infrastructures lorsque les mécanismes de marché ne per-

<sup>1</sup> Règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique; Règlement ministériel du 22 septembre 2020 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique.

<sup>2</sup> Règlement grand-ducal du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques.

mettent pas d'aboutir au maillage territorial désiré ou au type de bornes adaptées aux besoins en charge électrique. Toutes les entreprises, indépendamment de leur taille, porteuses d'un projet de création ou d'extension d'une ou de plusieurs infrastructures de charge dont la capacité de charge s'élève à au moins 175 kilowatt pourront participer aux appels à projets et se voir financer jusqu'à 50% des coûts liés au déploiement des bornes, sans toutefois dépasser 40% du budget alloué à l'appel à projets. Afin de bénéficier de la subvention, les bornes de charge accessibles au public devront par ailleurs répondre à des conditions précises visant notamment à assurer leur disponibilité à l'utilisateur et leur interopérabilité, y compris avec le réseau des bornes de charge publiques.

La deuxième mesure entend inciter les petites et moyennes entreprises à transitionner vers l'électromobilité dans le cadre de leur activité économique en introduisant une aide en faveur d'infrastructures de charge privées qui leur est réservée. Complémentaire à la première, cette mesure tient compte de la nature du projet et de la taille de l'entreprise qui en bénéficie en prévoyant une procédure d'attribution de l'aide simple. En soumettant une demande, les petites et moyennes entreprises peuvent ainsi se voir accorder une aide pouvant aller jusqu'à 50% des coûts liés au déploiement des bornes de charge et jusqu'à 60% des coûts liés au raccordement au réseau électrique. L'aide est plafonnée à 40 000 euros hors coûts de raccordement au réseau. Pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge, l'aide peut s'élever à un maximum de 60 000 euros. Cette différenciation permet de tenir compte des différentes conditions de raccordement de l'infrastructure de charge au réseau public prévalant sur chaque site.

Les entreprises pourront bénéficier des aides mises en place même si elles décident de recourir à un contrat de crédit-bail pour faire l'acquisition de l'infrastructure de charge. L'aide octroyée au crédit-preneur transite alors par le crédit-bailleur qui en fait la demande et en obtient le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur, sous condition que l'aide soit intégralement transmise sous forme d'une réduction du prix du contrat de crédit-bail.

Enfin, le projet de loi met en place une mesure d'aide en faveur de l'infrastructure de charge publique (réseau « Chargy » et « SuperChargy »). En prohibant en principe aux gestionnaires de réseau de distribution d'être propriétaires de bornes de charge accessibles au public ou de les gérer, développer ou de les exploiter, la directive (UE) n° 2019/944 du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité remet en cause le financement du réseau public par les tarifs d'utilisation du réseau basse tension tel que pratiqué aujourd'hui en vertu de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et en accord avec la directive (UE) n° 2014/94 du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Afin de s'assurer que le réseau public demeure compétitif par rapport aux alternatives, l'aide bénéficie donc soit aux gestionnaires de réseau de distribution, soit à une entreprise tierce qui se porte acquéreuse du réseau public dans le cadre de l'appel d'offres prévu par le projet de loi n° 7876 visant à mettre la loi précitée en conformité avec la directive (UE) n° 2019/944 du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité.

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### Chapitre I

#### **Art. 1<sup>er</sup>. *Objet et champ d'application***

(1) Dans les limites budgétaires, les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, ci-après « les ministres », peuvent octroyer les aides en faveur d'infrastructures de charge prévues aux chapitres II et III à des entreprises.

(2) Sont exclues du champ d'application de la présente loi :

1. les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
2. les entreprises en difficulté ;
3. les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

#### **Art. 2. *Définitions***

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

- (1) « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;
- (2) « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;
- (3) « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- (4) « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatt, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;
- (5) « charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par un système informatique qui permet d'adapter la puissance mise à disposition par des bornes y raccordées selon des contraintes externes au système ;
- (6) « coûts admissibles » : les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ;
- (7) « date d'octroi de l'aide » : la date à laquelle le droit de recevoir l'aide est conféré au bénéficiaire en vertu de la présente loi ;
- (8) « début des travaux » : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux ;
- (9) « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ; 2. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont

- physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ; 3. les infrastructures de charge privées ;
- (10) « entreprise » : toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Lorsque plusieurs personnes morales forment une entité économique unique du fait de l'existence de participations de contrôle de l'une des personnes morales dans l'autre ou d'autres liens fonctionnels, économiques et organiques entre elles, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs personnes physiques agissant de concert, c'est cette entité économique unique qui se qualifie d'entreprise au sens de la présente loi ;
- (11) « entreprise en difficulté » : une entreprise remplissant au moins une des conditions suivantes :
- a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves, et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société, conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;
  - b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
  - c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
  - d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
  - e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
    - i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
    - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;
- (12) « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;
- (13) « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont la ou les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;
- (14) « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont la ou les bornes de charge sont utilisées par un cercle restreint de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;
- (15) « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- (16) « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;

- (17) « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficiée d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;
- (18) « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- (19) « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- (20) « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- (21) « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatt dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- (22) « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- (23) « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- (24) « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;
- (25) « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;
- (26) « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- (27) « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission d'opérateur de l'infrastructure de charge publique est assurée par les gestionnaires de réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;
- (28) « véhicule électrique » : un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point g) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ou un véhicule automoteur électrique hybride rechargeable au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point f) dudit arrêté.

## Chapitre II

### **Art. 3. Critères d'éligibilité généraux**

(1) Les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

1. l'entreprise porte un ou plusieurs projets visant à installer des infrastructures de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;

2. l'aide a un effet incitatif. Celui-ci est présumé lorsque l'entreprise a soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté une demande d'aide écrite aux ministres conformément à l'article 5 avant le début des travaux liés au projet en question ;
3. les infrastructures de charge :
  - a) sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1, paragraphe 13bis, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes sont alimentées par le biais d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1decies, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité conclus avec des producteurs d'électricité renouvelable ;
  - b) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de sa mise en service ;
  - c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;
  - d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;
  - e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées au point 3 visent la capacité de charge supplémentaire.

(2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1, point 1, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :

1. Le crédit-preneur donne mandat au crédit-bailleur pour demander l'aide prévue à l'article 4 ou 5 et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
2. L'aide prévue à l'article 4 ou 5 est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail. A cet effet, le contrat de crédit-bail indique clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;
3. Le crédit-preneur acquière la propriété de la ou des infrastructures de charge subventionnées à la fin du contrat de crédit-bail.

**Art. 4. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence**

(1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes suivants.

(2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3, les infrastructures de charge accessibles au public :

1. sont non-discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;
2. s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes ;
3. permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;
4. affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;

5. assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;
6. consistent de points de charge connectés ;
7. partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national. Les modalités de ce partage des données peuvent être déterminées par voie de règlement grand-ducal par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

(3) La capacité de charge du projet ne peut être inférieure à 175 kilowatt.

(4) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

1. 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;
2. 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;
3. 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40 pour cent du budget alloué à celui-ci.

Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, du présent article, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70 pour cent des coûts admissibles et le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise peut s'élever à 70 pour cent du budget alloué à l'appel à projets.

(5) La sélection des projets se fait au moyen d'un ou de plusieurs appels à projets ouverts, transparents et non discriminatoires organisés par les ministres.

Ces appels à projets peuvent être limités à des infrastructures de charge :

1. situées dans certaines zones géographiques ;
2. accessibles au public ou privées ;
3. dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de l'article 2*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
4. dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

Le budget maximal par appel à projets ne peut dépasser 7 000 000 euros.

(6) Sous peine d'irrecevabilité et sans préjudice des informations supplémentaires exigées dans l'appel à projets, les projets soumis par les entreprises doivent contenir les informations suivantes :

1. le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
2. les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
3. les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
4. le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de charge et une description des types d'utilisateurs visés ;
5. le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes ainsi que la capacité de charge des infrastructures ;
6. en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure existante ;
7. une liste des coûts admissibles ;
8. le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
9. les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale des infrastructures de charge ;

10. en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
11. lorsque l'entreprise n'est pas le propriétaire du terrain, un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide portant sur l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de charge.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

(7) La sélection se fait dans la limite du budget de l'appel à projets sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 100 pour cent. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge ne sont pas physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année, mais au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 80 pour cent, tandis que la capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge privées est prise en compte à hauteur de 60 pour cent. En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

(8) Lorsqu'un projet porte sur des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité, aux fins de l'application des paragraphes 4 et 7 du présent article, celui-ci est traité comme un projet portant sur des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.

(9) Un maximum de 90 pour cent des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets peuvent être retenus. Lorsque le nombre de projets soumis est inférieur à dix, au moins un projet ne peut être retenu.

(10) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

**Art. 5. Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises**

(1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes suivants.

(2) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

1. 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;
2. 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

Une majoration de 10 points de pourcentage peut être appliquée lorsque l'infrastructure de charge composée d'au moins quatre points de charge repose sur un système de charge intelligent.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'intensité maximale de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 pour cent.

(3) Le montant absolu de l'aide par entreprise ne peut pas dépasser :

1. 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création ou l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des coûts liés au raccordement au réseau ;
2. 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.

(4) Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet par an sous forme écrite aux ministres au plus tard le 31 décembre 2024. La demande contient les informations suivantes :

1. le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
2. les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
3. les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
4. le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes de charge ainsi que la capacité de charge des infrastructures de charge, et si celles-ci contiennent un système de charge intelligent ;
5. en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure de charge existante ;
6. la liste des coûts admissibles ;
7. le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
8. l'adresse à laquelle sont situées les infrastructures de charge ;
9. en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

### **Chapitre III**

#### ***Art. 6. Aide en faveur de l'infrastructure de charge publique***

(1) Il est attribué une aide aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique.

(2) L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70 pour cent du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public instituée par la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité consistant dans le déploiement de l'infrastructure de charge publique.

(3) En vue de l'obtention de l'aide, chaque propriétaire de l'infrastructure de charge publique soumet une demande d'aide sous forme écrite aux ministres au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur de la présente loi. Sous peine d'irrecevabilité, toute demande doit contenir les informations suivantes :

1. le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
2. les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
3. pour chaque borne de charge publique existante détenue par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date de mise en service, les coordonnées de géolocalisation ainsi que la valeur résiduelle ;
4. pour chaque borne de charge publique future planifiée par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date prévisionnelle de début et de finalisation des travaux ainsi que les montants prévisionnels des investissements futurs ;
5. le montant et l'intensité de l'aide.

(4) En ce qui concerne l'aide relative aux bornes de charge publiques existantes, la demande visée au paragraphe 3 est considérée comme demande de paiement.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide relatives aux bornes de charge publiques futures sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de celles-ci. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux investissements encourus ainsi que des preuves des paiements afférents.

#### Chapitre IV

##### **Art. 7. *Forme et cumul de l'aide***

(1) Les aides prévues aux chapitres II et III prennent la forme d'une subvention en capital.

(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles.

(3) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres aides, y compris les aides *de minimis* prévues par le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

##### **Art. 8. *Contrôle et restitution de l'aide***

(1) L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée ou si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables, avant l'expiration d'un délai de trois mois à partir de la date de la décision ministérielle de remboursement, sauf si celle-ci prévoit à cet effet un autre délai.

(2) Toute aide peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.

A cette fin, les entreprises bénéficiaires d'une aide prévue par la présente loi sont tenues d'autoriser la visite des infrastructures de charge par les délégués des ministres et de leur fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle.

##### **Art. 9. *Clause suspensive***

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1*

L'article 1<sup>er</sup> pose le champ d'application de la loi en projet en déterminant quelles sont les aides prévues, par qui elles sont octroyées et quelles entités peuvent en bénéficier. En vertu de l'article 1<sup>er</sup>, les ministres ayant respectivement l'Economie et l'Energie dans leurs attributions (ci-après les « ministres ») peuvent octroyer les aides prévues aux chapitres II et III de la loi en faveur d'infrastructures de charge aux seules entreprises.

En substance, le chapitre II prévoit deux types d'aides visant à la création d'un nouveau réseau d'infrastructures de charge accessibles au public ou utilisées dans le cadre d'une activité économique, tandis que le chapitre III prévoit une aide visant à permettre au réseau d'infrastructures de charge public connu sous le nom « Chargy » et « Super Chargy » mis en place dans le cadre de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité – de rester compétitif tout en adaptant sa structure de financement en accord avec les changements intervenus récemment dans la législation européenne, à savoir la directive (UE) n° 2019/944 du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité. Les aides qui y sont prévues ne peuvent être attribuées que dans les limites du budget qui a été alloué au régime d'aides.

Le bénéfice de la loi en projet est réservé aux entreprises qui sont régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Conformément à l'article 2, paragraphe 10, de la loi en projet, la notion d'entreprise s'entend comme toute entité, indépendamment de son statut juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Par conséquent, les entités n'exerçant pas d'activité économique au sens de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, sont exclues du bénéfice de la loi. Cela conduit par exemple à exclure les personnes physiques, associations sans but lucratif ou fondations qui n'exercent pas d'activité économique. Les personnes physiques peuvent néanmoins bénéficier d'une aide sous l'égide du règlement grand-ducal du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques si les conditions en sont remplies.

Exiger que les entreprises soient régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg n'implique pas que celles-ci doivent avoir leur siège social ou leur établissement principal au Grand-Duché de Luxembourg, mais qu'elles possèdent les autorisations nécessaires pour y exercer leur activité, afin d'être éligibles aux aides prévues par la loi en projet.

Sont néanmoins exclues du champ d'application de la loi en projet les entreprises en difficulté<sup>3</sup> ainsi que les entreprises qui n'ont pas exécuté une injonction de récupération d'une aide qui a été déclarée illégale ou non-conforme au marché intérieur par la Commission européenne, gardienne de la bonne application de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne posant le principe de prohibition des aides d'Etat.

### *Ad article 2*

L'article 2 définit certaines notions utilisées dans le texte du projet de loi. Le présent commentaire ne traite que des définitions les plus importantes à la compréhension de celui-ci.

Au paragraphe 12, l'article 2 définit la notion d'infrastructure de charge. Il s'agit en substance de l'ensemble des bornes de charge qui sont raccordées à un même point de fourniture et qui sont exploitées par un seul opérateur ainsi que de toutes les installations nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de celles-ci. Cela vise notamment les installations électriques nécessaires au raccordement des bornes au réseau de distribution d'électricité, les redresseurs de tension, les transformateurs dédiés aux bornes ou d'autres composantes électriques nécessaires à leur fonctionnement, mais également les systèmes liés à la gestion intelligente des bornes, à la communication, au contrôle et au paiement, ainsi que la signalisation du site hébergeant les bornes. Les emplacements de stationnement et les équipements de surveillance du site ne sont toutefois pas considérés comme faisant partie de l'infrastructure de charge au sens de la présente loi.

Aux fins de la présente loi, les infrastructures de charge sont classées dans deux catégories selon leur accessibilité et l'utilisation qui en est faite. Ce classement figure aux paragraphes 13 et 14 de l'article 2 : il existe ainsi les infrastructures de charge accessibles au public et les infrastructures de

<sup>3</sup> Cette notion est définie à l'article 2, paragraphe 11, de la loi en projet.

charge privées. Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 8, le classement de l'infrastructure de charge dans l'une de ces catégories influe notamment sur l'intensité de l'aide dont les entreprises peuvent bénéficier.

Comme le nom l'indique, les infrastructures de charge accessibles au public se caractérisent par le fait que le public y ait accès, et ce indépendamment qu'elles se trouvent sur un terrain public ou privé. Ce sont elles qui vont jouer un rôle essentiel dans la transition vers l'électromobilité puisqu'elles permettent à un large groupe de personnes (personnes privées, entreprises) de recharger leurs véhicules électriques. C'est pourquoi, sous l'article 4 de la loi en projet, elles bénéficient d'une aide plus importante que celle prévue pour les infrastructures de charge privées dont l'utilisation est en lien avec l'activité économique de l'entreprise bénéficiaire.

Le fait que les infrastructures de charge soient accessibles au public ne veut toutefois pas dire qu'elles lui sont accessibles sans aucune condition ou limitation. L'entreprise bénéficiaire est en droit d'exiger une autorisation ou un paiement pour l'accès et l'utilisation de ses bornes. Il lui est donc loisible de restreindre l'accès aux bornes à une ou plusieurs catégories générales d'utilisateurs. A titre d'exemple, une station-service ou un supermarché peut réserver l'accès aux bornes à ses seuls clients. De même, une gare ou un aéroport peut réserver l'accès aux bornes aux seuls taxis. Toutefois, la ou les catégories générales d'utilisateurs auxquelles l'accès est réservé doivent être étrangères à l'entreprise qui bénéficie de l'aide. Ainsi, si l'accès aux bornes est réservé aux seuls employés ou fournisseurs de celle-ci, il ne peut être considéré que la borne est accessible au public.

S'il est possible de restreindre l'accès aux bornes d'une infrastructure de charge accessible au public à certaines catégories générales d'utilisateurs, il n'est toutefois pas possible de discriminer entre les utilisateurs faisant partie de ces catégories. Les mêmes conditions d'utilisation des bornes doivent donc s'appliquer à tous les utilisateurs desdites catégories. Cette disposition exclut par exemple des infrastructures réservées aux véhicules d'une certaine marque du bénéfice de l'aide.

Le paragraphe 13 précise en outre que les bornes d'une infrastructure de charge accessible au public doivent pouvoir être utilisées sans qu'un préavis soit préalablement adressé à l'opérateur ou au propriétaire. Bien que l'utilisation de l'infrastructure de charge accessible au public puisse être limitée à une catégorie générale d'utilisateurs, ceux-ci doivent pouvoir utiliser les bornes de charge sans en avvertir préalablement l'opérateur ou le propriétaire dès lors qu'ils se trouvent dans cette catégorie.

Quant à elles, les infrastructures de charge privées ne sont accessibles qu'à un nombre limité de personnes ayant un lien avec l'activité économique de l'entreprise bénéficiaire. Les bornes peuvent ainsi par exemple être utilisées par les employés pour recharger la flotte de véhicules de l'entreprise ou pour recharger les véhicules qui les amènent sur leur lieu de travail (« *charge @ work* »). L'accès aux bornes de charge est donc réservé à un cercle déterminé et restreint de personnes qui ont un lien avec l'activité économique de l'entreprise bénéficiaire. Outre les employés, il peut s'agir de fournisseurs, de prestataires de services ou encore de sous-traitants de l'entreprise bénéficiaire. Accessoirement, les bornes de charge peuvent également être utilisées par les clients de l'entreprise ou, en dehors des heures d'ouverture de l'entreprise, par d'autres tiers. Dans le cas où l'activité économique de l'entreprise bénéficiaire est l'exploitation d'infrastructures de charge privées, les clients de celle-ci ainsi que, le cas échéant, leurs employés et fournisseurs, peuvent être considérés comme le cercle restreint de personnes utilisant l'infrastructure.

Les subventions octroyées en vertu des articles 4 et 5 de la loi en projet portent toujours sur une ou plusieurs infrastructures de charge nouvellement créées et/ou une ou plusieurs infrastructures de charge existantes dont la capacité de charge est augmentée, par exemple par l'adjonction de bornes de charge.

Au niveau de l'infrastructure de charge, il n'est pas possible d'opérer une séparation artificielle entre des bornes de charge ayant différents degrés d'accessibilité, pour considérer qu'elles ne font pas partie de la même infrastructure. Aux fins de la présente loi, une telle infrastructure de charge sera donc traitée comme une infrastructure de charge dotée de bornes appartenant à la catégorie offrant le degré d'accessibilité le moins élevé. Par exemple, une infrastructure de charge ayant des bornes de charge accessibles au public ainsi que des bornes de charge privées sera traitée comme une infrastructure de charge privée.

Ce principe s'applique également au niveau d'un projet regroupant des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité. Le paragraphe 8 de l'article 4 prévoit ainsi qu'ils sont traités comme des projets appartenant à la catégorie offrant le degré d'accessibilité le moins élevé. Un projet comportant au moins une infrastructure de charge privée sera par conséquent traité dans son ensemble

comme un projet portant sur des infrastructures de charge privées. Cette solution a des répercussions sur l'intensité d'aide et la sélection d'un tel projet sous l'article 4 de la loi en projet. Il est donc plus intéressant pour les entreprises bénéficiaires de combiner le plus possible des infrastructures de charge offrant le même degré d'accessibilité au sein d'un même projet.

La notion d'infrastructure de charge publique au paragraphe 15 de l'article 2 vise l'infrastructure nationale de bornes de charge publiques pour véhicules électriques que les opérateurs de réseau de distribution ont eu l'obligation légale de déployer en vertu de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Cette dernière est en passe d'être modifiée, notamment aux fins de transposer la directive (UE) n° 2019/944 du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité. Le projet de loi n° 7876 modifiant 1. la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ; 2. la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz naturel<sup>4</sup> a été déposé à cet effet. Si celui-ci est adopté avant le présent projet de loi, il y a lieu d'y renvoyer aux fins de la définition de l'infrastructure de charge publique.

Le paragraphe 4 définit la notion de capacité de charge qui est utilisée notamment pour classer les projets soumis dans le cadre de l'appel à projets prévu à l'article 4. Cette définition diffère entre les bornes de charge à courant alternatif (AC) et les bornes de charge à courant continu (DC). Tandis que la capacité de charge des infrastructures AC est basée sur la somme des puissances nominales des points de charge, celle des infrastructures DC est basée sur la puissance pouvant être mise à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge à une tension de charge de 400 volts. Cette différenciation s'explique par l'utilisation usuelle de ces deux types de bornes. Alors que les bornes DC sont généralement utilisées pour recharger les voitures en un laps de temps aussi court que possible, les bornes AC n'ont typiquement pas cette fonction puisque les utilisateurs de celles-ci restent en règle générale stationnés pendant une durée supérieure à celle strictement nécessaire pour la recharge.<sup>5</sup> S'agissant des bornes DC, la puissance maximale disponible simultanément influe donc de manière plus prononcée sur l'expérience de l'utilisateur. La définition alternative de l'article 4 permet donc de garantir à l'utilisateur de bornes DC que la puissance indiquée soit effectivement disponible. L'obligation de mise à disposition de cette puissance pendant une durée minimale d'une heure importe par exemple pour les infrastructures qui incluent un stockage d'énergie. Dans ce cas, le stockage doit être conçu de manière à pouvoir soutenir l'infrastructure pendant au moins une heure d'affilé. La référence à une tension de charge de 400 volts assure que la puissance considérée soit applicable en pratique à la majorité des véhicules commercialisés aujourd'hui. Dans le cas d'une infrastructure comportant aussi bien des bornes AC que DC, la capacité de charge est déterminée séparément pour les deux catégories de bornes, puis additionnée pour déterminer la capacité de charge totale de l'infrastructure.

Le paragraphe 6 définit les coûts admissibles à l'aide. Ce sont l'ensemble des coûts qui sont pris en considération lors du calcul du montant de l'aide dans le cadre de l'article 4 et 5 de la loi en projet. En l'espèce, les coûts admissibles sont tous les coûts relatifs aux investissements nécessaires à la création ou à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge. Il s'agit notamment des coûts liés aux bornes de charge et équipements techniques connexes, des coûts liés au raccordement au réseau des bornes de charge et des coûts liés aux travaux de génie civil associés, à condition qu'il ne s'agisse pas de composantes d'occasion. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements. Les coûts d'exploitation de l'infrastructure de charge une fois installée ne sont pas considérés comme des coûts admissibles. Il en est de même des coûts que l'entreprise doit encourir pour se conformer à des dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur. Ces dispositions doivent faire obligation à l'entreprise d'installer une infrastructure de charge. Cela vise par exemple une situation dans laquelle une entreprise a l'obligation d'équiper un bâtiment d'un certain nombre de bornes de charge. L'installation de ces bornes de charge ne peut alors faire l'objet d'une subvention sous l'article 4 et 5 du présent projet de loi.

4 <https://chd.lu/wps/portal/public/Accueil/TravailALaChambre/Recherche/RoleDesAffaires?action=doDocpaDetails&backto=/wps/portal/public/Accueil/Actualite&id=7876>.

5 Ici, un système de charge intelligente peut permettre à l'utilisateur d'obtenir le service de charge désiré, même si l'ensemble des points de charge de l'infrastructure ne sont pas en mesure d'offrir leur capacité de charge nominale simultanément.

### *Ad article 3*

L'article 3 pose les conditions qui doivent être remplies afin que les entreprises puissent bénéficier des aides prévues aux articles 4 et 5, et ce indépendamment de la nature de l'infrastructure de charge (accessible au public ou privée).

Tout d'abord, les infrastructures de charge subventionnées dans le cadre des articles 4 et 5 doivent être installées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

De plus, l'aide prévue aux articles 4 et 5 doit avoir un effet incitatif. Il s'agit là d'un principe cardinal en droit des aides d'Etat. En vertu de ce principe, l'aide doit inciter l'entreprise à réaliser le projet (en l'occurrence celui d'installer des infrastructures de charge), ce qui n'est pas le cas si elle avait réalisé le projet même sans aide étatique. En vertu du paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2, l'effet incitatif de l'aide est présumé lorsque l'entreprise a, selon le cas, (i) soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets décrit à l'article 4, paragraphes 5 à 8, ou (ii) procédé à une demande d'aide conformément à l'article 5, paragraphe 3, avant le début des travaux<sup>6</sup> liés au projet en question, soit avant de s'engager irrémédiablement à réaliser le projet. En principe, l'entreprise peut donc débiter les travaux après la soumission du projet ou le dépôt de la demande d'aide, mais au risque de ne pas se voir attribuer l'aide demandée. Le paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2, établit uniquement une présomption simple. Dans certains cas, celle-ci peut être renversée et les ministres peuvent vérifier si l'aide est nécessaire et/ou proportionnée. On peut citer l'exemple des entreprises titulaires d'une concession pour l'exploitation de services de transport public dans le cadre du régime général des transports routiers (RGTR) qui ont pris des engagements portant sur l'utilisation de bus électriques et, par voie de conséquence, sur l'installation de bornes de charge pour recharger ceux-ci. Dans un tel cas, il ne peut être considéré que l'aide a un effet incitatif puisque l'entreprise s'est engagée à réaliser le projet même sans bénéficier d'aide étatique.

En son point 3, le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 3 pose enfin des conditions propres aux infrastructures de charge subventionnées dont l'objectif est d'assurer que l'aide aboutisse à une transition rapide vers l'électromobilité et, qui plus est, que cette transition se fasse selon certaines modalités. A ces conditions s'ajoutent toutes obligations émanant de la législation nationale et européenne applicables, ainsi que des conditions techniques de raccordement au réseau.

Conformément à l'objectif de promotion des énergies renouvelables poursuivi par le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, l'infrastructure de charge doit être alimentée à 100% par de l'électricité renouvelable. Les entreprises bénéficiaires de l'aide doivent s'assurer de cela en souscrivant à un contrat de fourniture d'électricité sur base d'énergies renouvelables pour le point de fourniture alimentant l'infrastructure de charge. Si l'infrastructure de charge est située derrière un point de fourniture qui n'est pas alimenté par de l'électricité 100% renouvelable, l'entreprise peut aussi, directement ou via son fournisseur, acheter des garanties d'origine renouvelable pour les quantités d'électricité consommées par l'infrastructure de charge. En ce qui concerne les infrastructures situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes, les entreprises bénéficiaires doivent recourir à des accords d'achat d'électricité renouvelable, ce qui équivaut à ce qui est actuellement pratiqué pour le réseau « Chargy » et « Super Chargy ». Cette exigence a pour but d'assurer que ces infrastructures soient développées à des conditions équivalentes à celles du réseau « Chargy » et « Super Chargy ».

En outre, l'infrastructure de charge doit être mise en service dans les 12 mois suivant l'octroi de l'aide et le rester pendant au moins 5 ans. Afin que la transition vers l'électromobilité soit rapide, les infrastructures de charge subventionnées dans le cadre de la loi en projet doivent être rapidement mises en service et le rester pendant une certaine durée. Lorsque, pour des raisons qui lui sont étrangères, l'entreprise bénéficiaire n'est pas en mesure de respecter le délai de 12 mois pour la mise en service, elle peut se voir accorder un délai supplémentaire en adressant une demande écrite aux ministres en ce sens. Cette demande doit contenir les justifications du non-respect du délai. Sont notamment visés les cas où les travaux qui doivent être réalisés par le gestionnaire de réseau de distribution pour le raccordement des bornes conduisent au non-respect de ce délai.

De plus, l'infrastructure de charge subventionnée ne doit pas être destinée à la revente ou à la location. Ceci vise notamment à garantir que la subvention ne serve pas à financer une activité de négoce d'infrastructures de charge. Une exception est néanmoins prévue au profit des contrats de crédit-bail qui prévoient le transfert de propriété de l'infrastructure de charge au crédit-preneur à la fin du contrat lorsque les conditions du paragraphe 2 sont remplies. Dans ce cas, l'infrastructure de charge est en

<sup>6</sup> La notion de début des travaux est définie à l'article 2, paragraphe 8, de la loi en projet.

effet acquise par le crédit-bailleur au nom et pour le compte du crédit-preneur, et a vocation à lui être vendue à travers le contrat de crédit-bail.

Enfin, en ligne avec la directive (UE) n° 2014/94 du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, les prix offerts aux utilisateurs finals doivent être raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents pour garantir la facilité d'utilisation et l'acceptation des utilisateurs finals.

Le dernier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> précise que, le cas échéant, les conditions prévues au point 3 ne s'appliquent qu'à la capacité de charge supplémentaire et non à l'ensemble de l'infrastructure de charge existante lorsque le projet de l'entreprise qui bénéficie de l'aide prévoit l'augmentation de la capacité de charge de celle-ci.

Le paragraphe 2 vise les cas où les entreprises bénéficiaires ont recours à une solution de leasing pour acquérir l'infrastructure de charge subventionnée et pose les conditions qui doivent être respectées afin de garantir que l'aide leur revienne. Celles-ci doivent mandater le crédit-bailleur pour demander l'aide prévue aux articles 4 ou 5 en leur nom et pour leur compte. Elles doivent également mandater le crédit-bailleur pour obtenir le versement de l'aide après que celui-ci ait acquis et installé l'infrastructure chez son client, le crédit-preneur. L'aide qui est versée au crédit-bailleur est alors transmise en totalité au crédit-preneur par la conclusion du contrat de crédit-bail sous forme d'une réduction du prix du contrat. Pour cette raison, le contrat de crédit-bail doit clairement indiquer la base légale de l'aide octroyée au crédit-preneur et son montant, ainsi que le montant des versements échelonnés avec et sans l'aide. Le contrat de crédit-bail doit également prévoir que le crédit-preneur acquière la propriété de l'infrastructure de charge subventionnée à la fin du contrat. L'aide octroyée au crédit-preneur en tant que seul bénéficiaire ne fait donc que transiter par le crédit-bailleur. Dans une telle configuration, il n'est donc pas loisible au crédit-bailleur de faire une demande d'aide sans avoir été préalablement mandaté par le crédit-preneur. C'est d'ailleurs ce dernier qui est responsable du respect des conditions relatives à l'infrastructure de charge inscrite dans la loi en projet. Le paragraphe 2 de l'article 3 permet donc aux entreprises de bénéficier des aides prévues aux articles 4 et 5 de la loi en projet tout en n'ayant pas à avancer les frais d'acquisition et d'installation de l'infrastructure de charge grâce à la solution de financement du contrat de crédit-bail.

#### *Ad article 4*

L'article 4 institue une aide en faveur de projets d'installation d'infrastructures de charge d'envergure qui est attribuée à la suite d'une mise en concurrence. L'aide bénéficie tant aux infrastructures de charge accessibles au public qu'aux infrastructures de charge privées. L'aide prévue à l'article 4 se distingue de celle prévue à l'article 5 au regard du type de projets visés, de la procédure d'attribution de l'aide et du type d'entreprises qui peuvent en bénéficier.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4 porte sur le champ d'application de l'aide. Tout d'abord, l'aide couvre les deux catégories d'infrastructures de charge, à savoir les infrastructures de charge accessibles au public et les infrastructures de charge privées. Ensuite, toutes les entreprises, indépendamment de leur taille, peuvent en bénéficier, à moins qu'elles soient exclues du champ d'application de la loi en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2. Dans la mesure où les conditions posées au paragraphe 2 de l'article 3 sont remplies, l'aide peut être attribuée à l'entreprise bénéficiaire par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur.

Le paragraphe 2 énonce les conditions supplémentaires que les infrastructures de charge accessibles au public doivent remplir afin de pouvoir bénéficier de l'aide. Ces conditions, propres à ce type d'infrastructures, s'ajoutent à celles qui figurent à l'article 3, paragraphe 1, point 3. Elles existent notamment afin de garantir que les infrastructures de charge accessibles au public remplissent leur but, c'est-à-dire permettre au plus grand nombre d'utilisateurs de recharger le plus facilement possible leur véhicule électrique en créant un réseau d'infrastructures de charge complet et homogène sur le territoire luxembourgeois.

Le point 1 exige tout d'abord que les infrastructures de charge accessibles au public doivent être ouvertes à tout fournisseur qui offre des services contre rémunération aux utilisateurs de véhicules électriques, notamment la vente d'un service de charge, et leur offrir les mêmes conditions et prix d'utilisation. Ce principe de non-discrimination s'applique également aux prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité pour lesquels l'opérateur des infrastructures de charge ne peut appliquer des prix différents que si cette différence est proportionnée et se base sur une justification objective. Une telle justification pourrait par exemple être des coûts d'intégration techniques

ou contractuels. Cette exigence a pour but d'assurer que l'infrastructure soit accessible à un maximum d'utilisateurs finals, quel que soit la carte d'accès qu'ils utilisent et quel que soit leur fournisseur de services de mobilité, et d'éviter toute concurrence déloyale sur un marché peu développé. En particulier, cette disposition permet à tous les fournisseurs de services de mobilité actuellement inscrits sur le réseau « Chargy » et « SuperChargy » d'offrir un accès à ces bornes à leurs clients et ainsi de continuer à garantir la simplicité d'accès et la cohérence du réseau d'infrastructures de charge au Luxembourg.

Le point 2 prévoit ensuite que l'infrastructure de charge accessible au public située sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes doit s'intégrer dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, à savoir le système « Chargy OK » et « SuperChargy OK ». Cette exigence vise à assurer que les infrastructures de charge accessibles au public soient complémentaires au réseau « Chargy » et « SuperChargy » et forment avec ce dernier un réseau complet, cohérent et harmonisé du point de vue de l'utilisateur final. L'utilisateur du système « Chargy » et SuperChargy » devra donc pouvoir charger son véhicule électrique au même prix et aux mêmes conditions sur toutes les bornes accessibles au public situées sur le domaine privé ou public de l'Etat ou des communes et subventionnées par le présent régime. Cette intégration des bornes dans le réseau « Chargy OK » et « SuperChargy OK » implique néanmoins qu'elles répondent à certaines spécifications techniques nécessaires à la bonne intégration dans les systèmes informatiques du système central commun au sens de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

Le point 3 exige de l'infrastructure de charge accessible au public de permettre la recharge avec paiement à l'acte. Cette notion est définie à l'article 2, paragraphe 25, de la loi en projet. En substance, l'utilisateur doit pouvoir utiliser l'ensemble des bornes du réseau sur une base ponctuelle pour recharger son véhicule électrique sans avoir à effectuer d'inscription préalable ou de se lier contractuellement avec l'opérateur d'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de charge hormis pour l'acte de charge. En pratique, cette exigence peut être remplie en intégrant un terminal de cartes bancaires dans l'infrastructure de charge, étant précisé que celui-ci peut être commun à toutes les bornes faisant partie de l'infrastructure, ou en mettant à disposition des utilisateurs un moyen informatisé de paiement de la recharge à l'aide de leur carte bancaire. Ceci peut par exemple être facilité par l'application d'un QR-code donnant accès à un site internet de paiement. Pour des raisons de simplification du paiement pour l'utilisateur, un lecteur de cartes de paiement est obligatoire pour les bornes de charge en courant continu. Dans la plupart des cas, un tel lecteur ne se justifie pas d'un point de vue économique pour des bornes de charge en courant alternatif.

Le point 4 impose d'afficher clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte. Cette disposition a pour but d'augmenter la transparence pour le client.

Le point 5 a pour objet d'imposer un certain taux de disponibilité à l'infrastructure de charge accessible au public afin que celle-ci soit en mesure d'assurer sa fonction première qui est de recharger les véhicules électriques des utilisateurs. Conformément à l'article 2, paragraphe 26, le taux d'indisponibilité est le pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'accessibilité au grand public. Néanmoins, les situations dans lesquelles le point ou l'infrastructure de charge sont inaccessibles pour des raisons étrangères à l'opérateur ne sont pas comptabilisées pour le calcul du taux d'indisponibilité, à condition que celles-ci soient dûment justifiées. Une de ces situations serait par exemple la fermeture d'un parking pour y organiser un événement tel que la fête populaire « *Schueberfouer* », dans la mesure où la décision de fermeture est hors du contrôle de l'opérateur de l'infrastructure. Afin de garantir un certain niveau de qualité de service envers l'utilisateur final, le point 5 prévoit donc un taux d'indisponibilité qui ne doit pas être dépassé au niveau du point de charge (5%) ainsi qu'au niveau de l'infrastructure de charge (1,5%) lorsque celle-ci compte plus de 4 points de charge. La disponibilité des bornes fait partie des données dynamiques à partager par l'opérateur des bornes avec le point d'accès national en application du point 7 et peut donc être évaluée sur base de ces données.

Le point 6 impose aux entreprises bénéficiaires d'équiper leurs infrastructures de charge accessibles au public de points de charge connectés. En vertu de l'article 2, paragraphe 22, un point de charge connecté est un point de charge qui est capable d'envoyer et de recevoir des informations en temps réel, de communiquer de manière bidirectionnelle avec le véhicule et le réseau électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris en ce qui concerne le lancement et l'arrêt d'une session de charge et la mesure du flux électrique. Cette obligation permet d'assurer que la borne soit techniquement capable de communiquer des données statiques et dynamiques au point d'accès national.

Aussi, le point 7 impose aux infrastructures de charge accessibles au public de partager leurs données statiques et dynamiques avec le point d'accès national, qui consiste en la plateforme *open data* étatique au Luxembourg. Les données pourront par la suite être intégrées dans un registre qui permettra de les rendre aisément accessibles aux utilisateurs. Les données en question incluront des données statiques, comme le nombre de points de charge de l'infrastructure, la capacité de charge et le type de connecteur des points de charge ainsi que des données dynamiques telles que l'état de marche ou d'occupation des points de charge. Le partage avec le point d'accès national permettra aussi à des prestataires de service, comme par exemple les fabricants de systèmes de navigation, d'accéder directement à ces données et de les afficher aux utilisateurs, et de prendre par exemple en considération la disponibilité des bornes dans la planification d'itinéraires. La possibilité pour le ministre ayant les Transports dans ses attributions de préciser les modalités de ce partage de données par voie de règlement grand-ducal est introduite pour pouvoir tenir compte d'évolutions attendues à ce sujet au niveau du cadre légal européen et national.

Le but poursuivi par l'article 4 de la loi en projet est d'accélérer le déploiement d'un réseau d'infrastructures de charge et d'augmenter de manière significative la puissance de charge sur l'ensemble du territoire luxembourgeois en incitant les entreprises à investir dans des projets qui ont une certaine envergure. La procédure d'attribution de l'aide, décrite aux paragraphes 5 à 8, plus complexe que celle prévue à l'article 5, reflète ce but. Par conséquent, le paragraphe 3 exclut certains projets du bénéfice de l'aide. Il s'agit plus précisément des projets dont la capacité de charge est inférieure à 175 kilowatt, ce qui correspond par exemple à plus de 15 points de charge de 11 kilowatt ou à plus d'un chargeur à haute puissance de 150 kilowatt. Il est à noter que les petites et moyennes entreprises désireuses d'installer une ou plusieurs infrastructures de charge privées qui ne remplissent pas la condition prévue au paragraphe 3 peuvent obtenir une aide en vertu de l'article 5.

Le paragraphe 4 fixe l'intensité ainsi que le montant maximal de l'aide. Plus l'infrastructure de charge est accessible et donc à même de profiter au plus grand nombre d'utilisateurs pendant de longues périodes, plus l'intensité de l'aide est élevée. Les infrastructures de charge accessibles au public qui sont accessibles continuellement, soit 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 12 mois dans l'année, peuvent ainsi prétendre à une subvention à hauteur de 50% au maximum des coûts admissibles. Les infrastructures de charge accessibles au public qui sont accessibles au moins 10 heures sur 24, 5 jours sur 7, 12 mois dans l'année peuvent quant à elles être subventionnées à hauteur de 40% au maximum des coûts admissibles. A noter qu'il n'est pas possible de fractionner les heures journalières d'accessibilité des bornes. Celles-ci doivent donc être accessibles au grand public 10h sur 24 en continu afin de pouvoir prétendre à cette intensité d'aide. Pendant le laps de temps où les bornes ne sont pas accessibles au grand public, elles peuvent être utilisées pour les besoins de l'entreprise bénéficiaire, pour autant que cette utilisation ne remette pas en cause leur utilisation par le public et permette d'assurer le taux de disponibilité prescrit à l'article 4, paragraphe 2, point 5. Toujours dans une logique de dégressivité de l'intensité de l'aide en présence d'une accessibilité moindre, les infrastructures de charge privées ne peuvent être subventionnées qu'à hauteur de 30% au maximum.

Le paragraphe 8 règle la question du traitement des projets combinant des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité. Pour les besoins du calcul de l'intensité maximale de l'aide, l'ensemble des infrastructures de charge du projet sont alors traitées comme des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé. En guise d'exemple, un projet combinant des bornes accessibles 24h sur 24, 7 jours sur 7 et des bornes accessibles 10h sur 24, 5 jours sur 7 sera subventionné à hauteur de maximum 40% des coûts admissibles. En définissant leurs projets, les entreprises bénéficiaires ont donc tout intérêt à combiner le plus possible des infrastructures de charge offrant le même degré d'accessibilité.

L'alinéa 3 du paragraphe 4 fixe le montant maximal de l'aide en prévoyant qu'une seule et même entreprise (cette notion, telle que définie à l'article 2, paragraphe 10, visant le cas échéant le groupe) ne peut se voir allouer plus de 40% du budget prévu pour l'appel à projets dans le cadre duquel son projet a été sélectionné.

Dans certains cas qui s'apparentent à des situations où le montant d'aide prévu n'est pas à même de pallier à la défaillance de marché et de combler le déficit de financement auxquels les entreprises font face, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70% et le montant maximal de l'aide peut s'élever à 70% du budget prévu pour l'appel à projets. C'est plus précisément le cas lorsque les ministres ont fait usage de la possibilité prévue au paragraphe 5, alinéa 2, lors de l'élaboration de l'appel à projets permettant de sélectionner les entreprises bénéficiaires. Ce paragraphe leur permet de

limiter l'appel à projets à certaines zones géographiques et/ou à certains types d'infrastructures de charge. Ainsi, s'il apparaît par exemple que, en dépit de l'aide mise en place par l'article 4, peu d'entreprises sont prêtes à installer des infrastructures de charge accessibles au public dans certaines zones isolées et moins attractives, celles-ci peuvent être incitées à le faire par le biais d'une augmentation de l'intensité et/ou du montant maximal de l'aide. Les ministres peuvent encore limiter l'appel à projets à des infrastructures dédiées à certaines catégories de véhicules pour lesquelles le marché des véhicules électriques est encore moins développé, telle que les poids lourds. Une augmentation de l'intensité et/ou du montant maximal d'aide permet de tenir compte du fait que ces derniers nécessitent des infrastructures de charge disposant de capacités de charge bien plus importantes pour créer un véritable effet incitatif. Finalement, les ministres peuvent limiter l'appel à projets à des infrastructures dédiées à certaines catégories des capacités de charge, comme par exemple des bornes d'une capacité de charge d'une puissance maximale de 22 kilowatt (bornes à courant alternatif) ou des bornes d'une capacité de charge supérieure ou égale à 150 kilowatt (bornes de charge ultrarapides). Il est à noter que l'application du paragraphe 5, alinéa 2, n'emporte pas automatiquement une augmentation de l'intensité et/ou du montant maximal de l'aide, qui doit toujours être prévue dans l'appel à projets en question.

Les paragraphes 5 à 8 portent sur la procédure d'attribution des aides en faveur des infrastructures de charge accessibles au public et privées.

Conformément au paragraphe 5, les projets à subventionner sont mis en concurrence. A cet effet, un ou plusieurs appels à projets peuvent être organisés par les ministres. Ces appels à projets sont ouverts à toutes les entreprises désireuses de participer à condition qu'elles remplissent les exigences prévues par la loi. Les ministres tiennent compte du but poursuivi par la présente loi – la transition rapide vers l'électromobilité de sorte à atteindre une part de 49% de véhicules électriques d'ici à 2030 – dans l'organisation et l'élaboration des appels à projets.

L'alinéa 3 du paragraphe 5 prévoit que le budget maximal d'un appel à projets ne peut être supérieur à 7 000 000 euros.

Le paragraphe 6 contient un catalogue d'informations que les entreprises doivent soumettre dans le cadre de l'appel à projets, sans préjudice des informations supplémentaires qui pourraient être requises par celui-ci. Ainsi, l'entreprise doit notamment soumettre des informations sur le degré d'accessibilité des infrastructures de charges du projet et sur le type d'utilisateurs visés (point 4). En cas de crédit-bail, l'entreprise doit fournir le nom du crédit-bailleur ainsi que le mandat l'autorisant à demander l'aide et en obtenir le paiement à la place de cette première (point 10). En outre, l'entreprise qui n'est pas propriétaire du terrain sur lequel elle souhaite installer l'infrastructure de charge doit joindre un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide relatif à l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de charge (point 11), ceci pour démontrer que les projets retenus soient réalisables.

Il est également précisé à l'alinéa 2 qu'il est loisible à l'entreprise de soumettre plusieurs projets dans le cadre de l'appel à projets qui est organisé.

Le paragraphe 7 porte sur les critères appliqués pour sélectionner les projets mis en concurrence dans le cadre de l'appel à projets. En l'occurrence, la sélection des projets se fait uniquement sur la base de la capacité de charge<sup>7</sup> nouvellement créée par rapport à l'aide demandée, le but étant d'orienter les subventions vers des projets qui bénéficient le plus à la collectivité en raison de la capacité de charge qu'ils apportent par rapport au montant de l'aide déboursé par l'Etat.

Sans correctif, ce critère aboutirait cependant à favoriser les infrastructures de charge privées et accessibles au public à des heures restreintes, car le montant d'aide maximal dont elles peuvent bénéficier est moindre. Pour tenir compte de cela, en vue de la sélection, la capacité de charge d'infrastructures de charge privées ou accessibles au public est prise en compte de manière limitée uniquement à hauteur d'un certain pourcentage, conformément au tableau ci-dessous :

<i>Type d'infrastructure</i>	<i>Capacité de charge prise en compte</i>
Accessible au public 24h/24 7j/7 12mois/an	100%
Accessible au public au moins 10h/24 5j/7 12 mois/an	80%
Privée	60%

<sup>7</sup> La notion de capacité de charge est définie à l'article 2, paragraphe 4, de la loi en projet.

Comme le prévoit le paragraphe 8, la capacité de charge d'un projet regroupant des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité est prise en compte à hauteur du pourcentage appliqué à l'infrastructure de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé du projet. En guise d'exemple, la capacité de charge d'un projet comportant au moins une infrastructure de charge privée est donc prise en compte à hauteur de 60%.

Si, malgré ce correctif, certains projets arrivent à égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge ayant le plus grand degré d'accessibilité. Ainsi, un projet portant sur une infrastructure de charge accessible au public (24h/7j) se classe devant un projet portant sur une infrastructure de charge accessible au public de manière limitée (min. 10h/24h, 5j/7j) ou privée.

De plus, dans le but d'obtenir le maillage territorial désiré et d'orienter le plus efficacement les subventions, ainsi que d'éviter que plusieurs projets soient retenus au même endroit (avec toutes les répercussions imprévisibles sur les plans d'affaires respectifs des entreprises concernées que cela entraînerait), seule une entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale. Une entreprise peut néanmoins soumettre plusieurs projets pour une même parcelle au cas où celle-ci présente plusieurs points de fourniture, par exemple si les projets ont différents niveaux d'accessibilité.

Le paragraphe 9 vise à insuffler un caractère compétitif à la procédure d'attribution de l'aide dans le cas où le budget alloué à l'appel à projets permet en principe de financer l'ensemble des projets soumis, et ce afin d'inciter les entreprises à demander le montant de l'aide le moins élevé possible. Dans cette perspective, un maximum de 90% des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets sont retenus. Si le nombre de projets est inférieur à 10, au moins un seul projet n'est pas retenu. A titre d'exemple, lorsque 17 projets ont été soumis dans le cadre d'un appel à projets, un maximum de 15 projets peuvent être retenus.

Enfin, le paragraphe 10 règle sous quel délai les demandes de paiement de l'aide doivent être faites. Les entreprises qui se sont vues attribuer une aide en vertu de l'article 4 doivent en demander le paiement aux ministres au plus tard 12 mois suivant la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet ou, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. La preuve et la justification des dépenses doivent être jointes à la demande. Lorsque la demande de paiement est effectuée par un crédit-bailleur en vertu du mandat octroyé par le crédit-preneur, le crédit-bailleur peut obtenir le versement de l'aide sur base des factures d'achat et d'installation de l'infrastructure dont il s'est acquittées, à condition d'y joindre le contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés du par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

#### *Ad article 5*

L'article 5 introduit une aide en faveur des seules infrastructures de charge privées dont peuvent bénéficier uniquement les petites et moyennes entreprises. Cette aide se caractérise par une procédure d'attribution plus simple que celle prévue à l'article 4, et ce afin de permettre plus facilement au plus grand nombre de petites et moyennes entreprises de transitionner vers l'électromobilité dans le cadre de leur activité économique.

Le paragraphe 2 détermine l'intensité de l'aide qui peut être octroyée, qui tient compte de la taille de l'entreprise. Si les moyennes entreprises peuvent se voir financer jusqu'à 30% des coûts admissibles, les petites entreprises peuvent prétendre à une subvention allant jusqu'à 40% des coûts admissibles.

De plus, une majoration de 10 points de pourcentage sur les coûts admissibles, à l'exception des frais de raccordement, peut être appliquée lorsque l'infrastructure de charge repose sur un système de charge intelligent pour peu qu'elle comprenne au moins 4 points de charge. Cette majoration se justifie par le fait qu'un tel système permet une gestion plus flexible de la charge sur les points de charge et ainsi de réduire la charge maximale au point de raccordement et donc l'impact de celle-ci sur le réseau.

A l'alinéa 3 du paragraphe 2, une intensité d'aide dérogatoire est prévue pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge. Ces coûts peuvent ainsi être financés à hauteur de 60%. La raison de cette dérogation tient au fait que ces coûts dépendent fortement de la localisation du terrain sur lequel les bornes doivent être installées ainsi que de la configuration du réseau électrique existant. Le porteur du projet n'a donc peu d'influence sur les variations de ces coûts. Ces coûts peuvent néanmoins être très importants et constituer un réel frein à l'acquisition d'une infrastructure de charge pour les petites et moyennes entreprises. La possibilité d'accorder une subvention plus élevée à ce type

de coûts est donc appropriée, étant précisé que la majoration de 10 points de pourcentage prévue à l'alinéa 2 du paragraphe 2 ne s'applique pas dans ce cas de figure.

Le paragraphe 3 fixe quant à lui le montant maximal de l'aide qui peut être attribuée à chaque entreprise, cette notion pouvant, conformément à l'article 2, paragraphe 10, viser le groupe. Afin de tenir compte ici aussi des différentes conditions de raccordement de l'infrastructure de charge au réseau d'électricité prévalant sur chaque site et de ne pas défavoriser les entreprises qui doivent supporter des coûts de raccordement élevés, un plafond différent est prévu selon le type de coûts admissibles. Aussi, le plafond de l'aide pour les coûts liés à la création ou à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge (hors frais de raccordement) s'élève à 40 000 euros par entreprise, tandis que le plafond de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 000 euros par entreprise. Notons qu'une entreprise peut soumettre une nouvelle demande d'aide chaque année calendaire dans la limite globale des montants précités.

Eu égard au fait que l'aide prévue à l'article 5 n'est pas conditionnée à un certain montant de coûts admissibles ni attribuée à la suite d'une mise en concurrence incitant les entreprises à demander l'aide la moins élevée, les plafonds sont inférieurs à ce qui est prévu à l'article 4. Cela ne permet toutefois pas à l'entreprise de solliciter par défaut l'intensité maximale d'aide lorsqu'elle pourrait réaliser le projet avec une aide moins élevée.

Le paragraphe 4 porte sur la procédure d'attribution de l'aide qui est conçue pour être la plus simple possible étant donné la nature des bénéficiaires et le montant maximal de la subvention. Le but est de mettre en place une procédure d'attribution de l'aide impliquant une moindre charge administrative pour les entreprises et l'autorité d'octroi. Afin de bénéficier de l'aide, les entreprises doivent ainsi adresser une demande d'aide écrite portant sur un projet aux ministres au plus tard le 31 décembre 2024. Une même entreprise peut effectuer une seule demande d'aide par année calendaire. Comme précisé à l'article 2, paragraphe 24, le projet pour lequel l'aide est demandé peut porter sur plusieurs infrastructures.

L'article 3, paragraphe 2, précise que l'entreprise bénéficiaire ayant opté pour une solution de leasing pour l'acquisition de l'infrastructure de charge peut faire une demande d'aide par l'intermédiaire du crédit-bailleur. Dans ce cas, le nom du crédit-bailleur et le mandat en ce sens du crédit-preneur doivent être joints à la demande d'aide (point 9).

Enfin, le paragraphe 5 prévoit, à l'instar de ce qui est prévu à l'article 4, que les demandes de paiement de l'aide doivent être adressées aux ministres au plus tard 12 mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet ou, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet, en joignant les justificatifs et preuves des paiements effectués. L'alinéa 2 règle le cas des demandes de paiement effectuées par l'intermédiaire du crédit-bailleur.

#### *Ad article 6*

L'article 6 introduit une aide pour les propriétaires de l'infrastructure de charge publique déployée en vertu de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et opérant sous les noms commerciaux « Chargy » et « SuperChargy ». Actuellement, les propriétaires de cette infrastructure sont les cinq gestionnaires de réseau de distribution d'électricité. Suite à l'entrée en vigueur de la directive (UE) n° 2019/944 du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité, qui exclut que des gestionnaires de réseau soient propriétaires ou opérateurs d'une telle infrastructure à moins que des conditions spécifiques soient remplies, une modification du cadre légal national est nécessaire et un projet de loi a donc été déposé à cet effet (projet de loi n° 7876 modifiant 1. la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ; 2. la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz naturel). Ce projet de loi prévoit que s'il existe un intérêt du marché à reprendre l'infrastructure de charge publique, un appel d'offre est lancé pour la reprise de celle-ci, comprenant également toutes les obligations opérationnelles incombant actuellement aux gestionnaires de réseau, y compris la finalisation du déploiement prévu par le règlement ministériel du 22 septembre 2020 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique. Il est donc envisageable qu'un autre acteur que les gestionnaires de réseau devienne propriétaire de l'infrastructure de charge publique dans le futur et puisse ainsi bénéficier de l'aide mise en place par l'article 6.

Le paragraphe 2 détermine l'intensité de l'aide ainsi que les coûts admissibles à l'aide. L'aide maximale s'élève à 70% de la valeur résiduelle de l'infrastructure (telle que définie à l'article 2, paragraphe 27) et des investissements futurs nécessaires pour remplir la mission légale d'opérateur de

l'infrastructure de charge publique. Ce taux relativement élevé par rapport aux aides octroyées sur la base des articles 4 et 5 s'explique par deux raisons. D'une part, un nombre élevé de bornes de charge faisant partie de cette infrastructure de base nationale sont situées à des endroits peu fréquentés. D'autre part, les coûts de capital d'une infrastructure de charge ont diminué grâce au progrès technologique depuis l'appel d'offre initial du projet qui a eu lieu en 2016.

Le paragraphe 3 contient un catalogue d'informations que les entreprises doivent soumettre en vue de l'octroi de l'aide. S'il s'agit de communes, les informations demandées aux points 1 et 2 se réfèrent uniquement aux données relatives à l'activité économique si une compatibilité séparée est mise en place. La demande d'aide doit être présentée trois mois après l'entrée en vigueur de la présente loi sous peine d'être irrecevable.

Le paragraphe 4 dispose que la demande d'aide faite en vertu du paragraphe 3 vaut demande de paiement en ce qui concerne l'aide accordée par rapport aux coûts liés à l'infrastructure déployée au 31 décembre précédant l'entrée en vigueur de la loi. La raison en est que les coûts encourus pour ce déploiement sont déjà connus et justifiés lors de la demande d'aide.

En vertu du paragraphe 5, une demande de paiement, à l'instar de celle prévue sous les articles 4 et 5, doit être soumise aux ministres dans les 12 mois suivant la mise en service de l'infrastructure en question.

#### *Ad article 7*

Les aides prévues par la présente loi prennent la forme d'une subvention en capital et ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles. Il en va de même pour toute autre aide d'Etat, y compris les aides dites « *de minimis* ».

#### *Ad article 8*

A l'instar des autres régimes d'aides déjà en place, toute non-conformité à la présente loi ou toute fourniture de renseignements sciemment inexacts ou incomplets implique la restitution de l'aide perçue, intégralement ou partiellement, majorée d'intérêts. A titre d'exemple, si l'entreprise bénéficiaire a déclaré dans le cadre de l'appel à projets qu'elle compte investir dans une infrastructure de charge accessible au public, mais que celle-ci est finalement utilisée principalement pour son parc automobile et par ses employés, l'aide doit être restituée.

Le paragraphe 2 précise que l'entreprise doit permettre aux délégués des ministres une visite de l'infrastructure de charge afin de vérifier le respect des critères d'éligibilité (par exemple : exploitation durant 5 ans, accessibilité au public, horaires d'ouvertures, etc.) et de leur fournir toutes les informations et pièces nécessaires à cette fin. Ce contrôle peut avoir lieu jusqu'à dix ans après l'octroi de l'aide.

#### *Ad article 9*

L'article 9 est une clause suspensive qui permet de s'assurer du respect de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. En vertu de ce dernier, aucun régime d'aides devant être notifié à la Commission européenne ne peut être mis à exécution avant l'approbation de cette première. C'est pourquoi l'article 9 prévoit que les aides prévues aux articles 4, 5 et 6 ne peuvent être accordées avant la décision déclarant le régime d'aide institué par la présente loi compatible avec le marché intérieur.

\*

## **FICHE FINANCIERE**

Le versement des trois types d'aides se fait dans la limite du crédit prévu par la loi budgétaire annuelle, à savoir l'article 35.051.042. Le budget total prévu est de 40 000 000 euros et pourra être alloué en fonction de la demande de la part des entreprises aux trois mesures d'aides décrites aux articles 4, 5 et 6 de la loi en projet. Le budget annuel s'élève ainsi à 10 000 000 euros entre 2022 et fin 2025.

Il convient de noter que le régime d'aides avec ses trois mesures figure dans le plan pour la reprise et la résilience du Grand-Duché de Luxembourg tel qu'approuvé par la Commission européenne le 18 juin 2021. Spécifiquement, le régime fait partie de la « Composante 2A : Décarbonisation du trans-

port », avec un coût de 40 000 000 euros, dont 30 500 000 euros (76%) sont couverts par la Facilité pour la reprise et la résilience (FRR).

Le budget prévu représente une contribution significative au développement de l'électromobilité au Luxembourg. L'aide en faveur de l'infrastructure de charge publique (article 6) vise à assurer à long terme le financement de ladite infrastructure comprenant 1508 points de charge (798 bornes) avec une capacité de charge totale de 54 000 kW à travers le pays.

La capacité totale profitant des aides en faveur d'infrastructures de charge accessibles au public et d'infrastructures de charge privées (articles 4 et 5) ne peut pas être déterminée précisément au vu du caractère compétitif du régime d'aides (article 4) ainsi que des différents taux et plafonds prévus pour les différents cas de figure visés. Néanmoins, une estimation sommaire suggère que l'enveloppe budgétaire prévue permettrait l'installation d'une capacité supplémentaire de l'ordre du double de l'infrastructure de charge publique (article 6). Ainsi, la mesure vise à multiplier la capacité de charge et à faciliter la croissance attendue de l'électromobilité au Luxembourg.

Afin de mettre en œuvre le régime d'aides, au moins une personne supplémentaire doit être embauchée au sein du ministère de l'Economie.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Mesures législatives et réglementaires

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi du jj/mm/aaaa relative à un régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire ; Ministère de l'Économie</b>
<b>Auteur :</b>	<b>Lea Werner, Simeon Hagspiel</b>
<b>Tél. :</b>	<b>247-84325, 247-74141</b>
<b>Courriel :</b>	<b>lea.werner@eco.etat.lu, simeon.hagspiel@energie.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Promouvoir les installations d'infrastructures de charge et la mobilité sur base de véhicules électriques</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics ; Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable ; MyEnergy G.I.E.</b>
<b>Date :</b>	<b>2 novembre 2021</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui:  Non: <sup>8</sup>

Si oui, laquelle/lesquelles: Chambre de commerce, Chambre des métiers, Chambre immobilière, Confédération luxembourgeoise du commerce, House of Automobile.

Remarques/Observations: .....

2. Destinataires du projet:

– Entreprises/Professions libérales: Oui:  Non:   
 – Citoyens: Oui:  Non:   
 – Administrations: Oui:  Non:

<sup>8</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui:  Non:  N.a.:<sup>9</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues  
suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)  
Remarques/Observations: .....
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui:  Non:   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique,  
mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui:  Non:   
Remarques/Observations: .....
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier  
des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour  
améliorer la qualité des procédures? Oui:  Non:   
Remarques/Observations: .....
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>10</sup>  
pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une  
obligation d'information émanant du projet?) Oui:  Non:   
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total?  
(nombre de destinataires x coût administratif<sup>11</sup> par destinataire) .....
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données  
interadministratif (national ou international) plutôt que de  
demander l'information au destinataire? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) 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.:   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il? .....
8. Le projet prévoit-il:  
– une autorisation tacite en cas de non réponse de Oui:  Non:  N.a.:   
l'administration?  
– des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui:  Non:  N.a.:   
– le principe que l'administration ne pourra demander des Oui:  Non:  N.a.:   
informations supplémentaires qu'une seule fois?
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de  
procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, laquelle: .....
10. En cas de transposition de directives communautaires,  
le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui:  Non:  N.a.:   
Sinon, pourquoi? .....

<sup>9</sup> N.a.: non applicable.

<sup>10</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>11</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui:  Non:
- b. amélioration de la qualité règlementaire? Oui:  Non:
- Remarques/Observations: .....
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui:  Non:  N.a.:
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui:  Non:
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:  
*Démarche sur myguichet et texte sur guichet.lu, ainsi que le back-office du ministère de l'Economie.*
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui:  Non:  N.a.:
- Si oui, lequel? .....
- Remarques/Observations: .....

#### Egalité des chances

15. 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: .....
- 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: .....
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui:  Non:  N.a.:
- Si oui, expliquez de quelle manière: .....

#### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>12</sup> ? Oui  Non  N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>13</sup> ? Oui  Non  N.a.

<sup>12</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>13</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7925/01

N° 7925<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(8.12.2021)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'introduire trois aides financières pour les entreprises voulant investir dans l'infrastructure de charge pour véhicules électriques sur le territoire luxembourgeois. Cela permet de compléter le régime d'aides financières pour l'installation de bornes de charge sur le lieu d'habitation, destiné aux personnes privées.

La première aide s'adresse aux entreprises ayant des projets d'infrastructures de charge d'envergure accessibles au public, ainsi que privées. Elle sera attribuée à la suite d'une mise en concurrence.

La seconde aide s'adresse aux petites et moyennes entreprises (PME) souhaitant installer une infrastructure de charge privée qui leur est réservée. Elle revêt la forme d'une procédure de demande simplifiée.

La troisième aide s'adresse aux gestionnaires de réseaux de distribution et aux entreprises tierces souhaitant reprendre l'infrastructure de charge publique connue sous le nom de « Chargy » et « SuperChargy ». Un appel d'offre est lancé pour la reprise de cette dernière suite à l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2019/944<sup>1</sup> excluant, sauf sous certaines conditions, que les gestionnaires de réseaux soient propriétaires ou opérateurs de l'infrastructure de charge publique.

**En bref**

- La Chambre de Commerce salue et soutient pleinement l'introduction du régime d'aides proposé par le Projet sous avis à destination de toutes les entreprises et des gestionnaires de réseaux de distribution et proposant des montants réellement incitatifs.
- Elle salue la volonté du gouvernement d'introduire une demande accompagnée d'une procédure la plus simple possible, mais préconise un éventuel support pour la détermination de certaines données techniques à renseigner.

**Contexte**

Dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, et plus particulièrement en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), le Luxembourg s'est fixé comme objectif de les réduire de 55% d'ici 2030 par rapport à 2005.

Le secteur du transport était à l'origine de 57,4% des émissions totales de GES en 2019 (et 67% des émissions totales hors système d'échange de quotas d'émissions (SEQUE, ETS en anglais)) au Luxembourg. Comme récemment mis en avant dans la Stratégie nationale à long terme en matière d'action climat – « Vers la neutralité climatique en 2050 », publiée en octobre 2021, « [l]a décarbonisation du système de mobilité passe également par des véhicules à faibles émissions et elle est finalement tributaire d'un déploiement à grande échelle voire complet de véhicules à émissions nulles ».

<sup>1</sup> Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE

Le Plan national en matière d'énergie et de climat (PNEC) a ainsi fixé l'atteinte d'une part de 49% de voitures électriques et plug-in hybrides immatriculées au Luxembourg en 2030, contre à peine 3% actuellement. Une infrastructure de charge fiable, largement développée et cohérente est toutefois indispensable pour cela.

Dans cette optique, les gestionnaires de réseaux de distribution ont été mandatés en 2012<sup>2</sup> pour créer une infrastructure de charge publique (« Chargy » et « SuperChargy ») composée au total de 798 bornes d'ici 2030 (soit 1.508 points de charge avec une capacité de charge totale de 54.000 kW).<sup>3</sup> En parallèle, le gouvernement a introduit une aide en 2020 pour les personnes physiques souhaitant installer des bornes de charge privées pour véhicules électriques.<sup>4</sup>

Afin que l'infrastructure de charge au niveau du territoire se densifie et soit prête à supporter le nombre de véhicules électriques visés en 2030, il est essentiel que les entreprises du pays investissent à leur tour dans l'installation de bornes de charge. Un certain nombre de freins les rendent toutefois encore majoritairement réticentes à de tels investissements. Parmi eux, l'exposé des motifs du Projet sous avis évoque le « *faible taux de pénétration du marché des véhicules électriques, de l'investissement considérable [...] et de l'incertitude quant au développement du marché et à la rentabilité de l'investissement* ».

### ***Les trois types d'aides financières incitatives proposées par le Projet sous avis***

Le Projet sous avis introduit deux nouvelles aides financières destinées aux entreprises souhaitant investir dans des infrastructures de charge accessibles au public ou privées dans le cadre de leur activité économique, dans l'objectif de notamment développer ce marché et inciter les entreprises à y investir, et *in fine* rendre le marché autonome et attractif.

La **première aide financière** est destinée aux entreprises ayant des « *projets d'installation d'infrastructures de charge d'envergure* » accessibles au public ou privées, d'une capacité de charge minimale de 175 kW (soit au moins 8 bornes, ou 16 points de charge). L'aide est attribuée après une mise en concurrence, à la suite d'un appel à projets.

L'intensité maximale<sup>5</sup> de l'aide dépend du degré d'accessibilité<sup>6</sup> des bornes prévues. Dans le cas d'un même projet (étant rattaché à la même infrastructure) comportant différents degrés d'accessibilité aux bornes, l'aide attribuée correspond à celle proposée pour le degré d'accessibilité le plus faible. Ainsi, les coûts admissibles<sup>7</sup> sont pris en charge à hauteur de maximum :

- 50% pour des bornes accessibles au public en continu toute l'année,
- 40% pour des bornes accessibles au public au moins 10h sur 24h, toute l'année,
- 30% pour les bornes privées (dans le cadre de l'activité économique de l'entreprise).

Le budget maximum de l'appel d'offre est de 7 millions d'euros. En outre, une seule et même entreprise peut se voir allouer au plus 40% de ce budget.

La **seconde aide financière** est destinée aux petites et moyennes entreprises (PME) souhaitant investir dans une infrastructure de charge privée dans le cadre de leur activité économique. Elle fait l'objet d'une procédure simplifiée, sous forme d'une demande d'aide simple.

2 Loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique, règlement ministériel du 22 septembre 2020 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité.

3 Soit 1.600 points de charge, dont 90 SuperChargy. Fin 2019, 1.000 points de charge étaient déjà installés.

4 Règlement grand-ducal du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques.

5 Montant maximal brut de l'aide (en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements), selon le Projet sous avis.

6 Le Projet sous avis définit le degré d'accessibilité comme étant la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public.

7 Le Projet sous avis définit les coûts admissibles comme étant « les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ».

L'intensité maximale de l'aide, plafonnée à 40.000 euros par entreprise<sup>8</sup>, prend en compte les coûts admissibles à hauteur de maximum :

- 30% pour les moyennes entreprises,
- 40% pour les petites entreprises.

Ces montants peuvent être majorés de 10% si les bornes reposent sur un système de charge intelligent. En outre, les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge sont pris en charge à hauteur de 60%, plafonnés à 60.000 euros par entreprise.

Par ailleurs, le Projet sous avis introduit une **troisième aide financière** destinée aux gestionnaires de réseaux de distribution, ainsi que des entreprises tierces souhaitant reprendre l'infrastructure de charge publique connue sous le nom de « Chargy » et « SuperChargy », suite à l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2019/944 du 5 juin 2019. Cette dernière interdit les gestionnaires de réseaux d'être propriétaires ou gestionnaires de l'infrastructure publique, ce qui est toutefois le cas actuellement, à moins que certaines conditions soient remplies. Afin de répondre à ces conditions, le cadre légal national est modifié et adapté par le projet de loi n°7876<sup>9</sup>. Ainsi, un appel d'offre est lancé pour la reprise de l'infrastructure publique, permettant désormais à des entreprises tierces de se positionner, en complément des gestionnaires de réseau.

L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70% de la valeur de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre 2021 (appelée valeur résiduelle de l'infrastructure dans le Projet sous avis) et des futurs investissements nécessaires.

### ***L'impact financier du Projet sous avis sur le budget de l'Etat***

Selon la fiche financière du Projet sous avis, l'article 35.051.042 de la loi budgétaire prévoit un budget total de 40 millions d'euros attribuables aux trois aides introduites par le Projet sous avis, soit 10 millions d'euros par an entre 2022 et 2025. 76% de ce budget (soit 30,5 millions d'euros) sont financés par le Facilité pour la reprise et la résilience (FRR) de la Commission européenne.

Le Ministère de l'Economie prévoit par ailleurs l'embauche d'une personne supplémentaire pour la mise en œuvre du régime d'aides du Projet sous avis.

### **Considérations générales**

Ce Projet a pour objet de subventionner le déploiement de l'infrastructure de charge au Luxembourg, afin d'assurer une transition rapide vers l'électromobilité et d'augmenter la puissance de charge sur l'ensemble du territoire. L'objectif initial étant la décarbonisation du secteur du transport, l'alimentation de l'infrastructure se base sur de l'électricité 100% renouvelable.

Selon les premières estimations du Ministère de l'Energie, afin d'atteindre un total de 100.000 véhicules électriques de type M1 immatriculés au Luxembourg en 2025, et 200.000 en 2030, environ 5.000 points de charge seront nécessaires en 2025, et 10.000 en 2030. Actuellement, le réseau de charge public comporte environ 1.775 points de charge, soit environ 9 par véhicule électrique immatriculé au Luxembourg.

Au vu de l'enjeu en matière d'accélération du déploiement et du développement de l'infrastructure de charge nécessaire, la Chambre de Commerce salue et soutient pleinement le régime d'aides introduit par le Projet sous avis, dont le cercle des bénéficiaires est large et les montants très incitatifs. Elle souhaite toutefois attirer l'attention sur certains points.

Premièrement, la Chambre de Commerce recommande, qu'au vue des limites de capacité du réseau au niveau national, l'infrastructure dans son ensemble devienne intelligente (*smart*) dans la mesure du possible. En outre, elle se demande si la capacité actuelle du réseau électrique saura faire face à tout type de projet, de sorte à ce que la qualité du service de charge soit garantie en cas de taux d'occupation à 100% d'une infrastructure de charge, et ce, sur tout le territoire national.

<sup>8</sup> L'entreprise peut faire une nouvelle demande d'aide chaque année, dans la limite de ce montant maximum lui incombant, pour toutes les demandes.

<sup>9</sup> Lien vers le projet de loi n° 7876 modifiant 1. la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ; 2. la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz naturel sur le site de la Chambre des Députés et de la Chambre de Commerce.

Deuxièmement, il existe un certain nombre d'entreprises, en particulier des filiales de grandes entreprises ou des petites industries, établies au Grand-Duché, dont l'entité présente sur le territoire présente certains critères de taille qui dépassent ceux prévus par la définition européenne des PME, mais qui est confrontée aux mêmes contraintes que les petites et moyennes entreprises, que ce soit par exemple au niveau de la taille de leur infrastructure ou encore des ressources humaines disponibles. Ces dernières se retrouvent toutefois exclues de l'aide en faveur des PME en vue de l'installation de bornes privées dans le cadre de leur activité économique, et se voient ainsi obligées à répondre à l'appel d'offre lancé dans le cadre de la première aide financière du Projet sous avis pour installer des bornes de charge privées. La Chambre de Commerce s'interroge quant aux raisons de cette exclusion, d'autant plus que ces dernières se voient contraintes à installer une capacité de charge minimale conséquente de 175 kW (soit au moins 16 points de charge).

Troisièmement, la Chambre de Commerce salue la volonté du Gouvernement d'introduire une procédure d'attribution de l'aide pour les PME la plus simple possible, « *impliquant une moindre charge administrative pour les entreprises et l'autorité d'octroi* », tel que précisé dans le commentaire de l'article 5 du Projet sous avis. Elle encourage le Gouvernement à maintenir ce principe de manière générale pour toutes les aides étatiques.

La Chambre de Commerce s'interroge toutefois sur le caractère technique de certaines données à renseigner (tel que la détermination de la capacité de charge ou des coûts admissibles notamment), en particulier pour les PME et les non-PME faisant face à des problématiques de PME tel que décrit précédemment. Afin d'éviter que la constitution du dossier s'avère être un frein pour certaines entreprises, le Chambre de Commerce préconise ainsi de prévoir un éventuel support pour celles qui en auraient besoin.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

7925/02

**N° 7925<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**

(6.1.2022)

Par sa lettre du 19 novembre 2021, Monsieur le Ministre de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Afin d'atteindre les objectifs ambitieux de la décarbonisation des transports au Luxembourg posés par le plan intégré en matière d'énergie et de climat pour la période 2021-2030, le présent projet de loi vise à faciliter un déploiement rapide de véhicules électriques dans le pays par la mise en place de trois régimes d'aides à destination des entreprises pour l'investissement dans les infrastructures de charge.

Le premier régime d'aide concerne les entreprises de toute taille qui peuvent bénéficier d'une subvention pour des projets de création ou d'extension d'une ou de plusieurs infrastructures de charge dont la capacité de charge dépasse les 175 kW. L'aide est attribuée par le biais d'un ou de plusieurs appels à projets et son intensité est conditionnée selon l'accessibilité au public : une contribution maximale de 50% aux coûts admissibles pour les infrastructures de charge dont les bornes sont accessibles en continu sept jours sur sept; de 40% pour une disponibilité au public d'au moins dix heures par jour et cinq jours sur sept; de 30% pour les infrastructures de charge privées.

La deuxième mesure vise en particulier les petites et moyennes entreprises et prévoit une procédure d'attribution de l'aide après l'introduction d'une seule et unique demande. L'aide peut s'élever à 40% des coûts admissibles pour une petite entreprise et à 30% pour une moyenne entreprise. Le montant sera majoré de 10% lorsque l'infrastructure de charge composée d'au moins 4 points de charge repose sur un système de charge intelligent. En outre, une aide de 60% pour les coûts liés au raccordement au réseau peut être octroyée. Le montant total de l'aide ne peut cependant pas dépasser 40.000 € pour les coûts liés à l'infrastructure de charge et 60.000 € pour les coûts liés au raccordement.

En dernier lieu, le présent projet de loi introduit une aide via un appel d'offre pour des repreneurs potentiels de l'infrastructure de charge publique, connue sous les noms commerciaux « Chargy » et « SuperChargy ».

La Chambre des Métiers se félicite de l'introduction des régimes d'aide généreux pour les entreprises qui sont une revendication de longue date. Elle a toujours considéré que le subventionnement de l'infrastructure des bornes de charge auprès des entreprises mène à une situation « gagnant-gagnant » pour au moins trois parties prenantes : l'employeur, le salarié, mais aussi le gestionnaire de réseau qui peut mieux gérer la consommation de l'électricité pendant la journée.

\*

La Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 6 janvier 2022

*Pour la Chambre des Métiers*

*Le Directeur Général,*  
Tom WIRION

*Le Président,*  
Tom OBERWEIS

7925/03

N° 7925<sup>3</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(9.2.2022)

Par lettre en date du 19 novembre 2021, Monsieur Claude Turmes, Ministre de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire, a fait parvenir pour avis à notre chambre professionnelle le projet de loi sous rubrique.

Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques.

\*

**LE MOTIF DU PROJET DE LOI**

Dans la lutte contre la crise climatique, l'Union européenne (UE) a fixé dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe plusieurs objectifs ambitieux dont, entre autres, une réduction des émissions de gaz à effet de serre (émissions GES) de 55% à l'horizon 2030 par rapport à 1999.

Dans son Plan intégré en matière d'énergie et de climat pour la période 2021-2030 (PNEC), le Luxembourg s'est engagé à réduire ses émissions GES par rapport à 2005 de 55% d'ici 2030. Par la suite, des objectifs de réduction d'émissions GES ont été fixés pour les différents secteurs économiques. **Pour le secteur des transports, la stratégie luxembourgeoise vise une réduction des émissions de 57% par rapport à 2005 d'ici 2030.**

**Un aspect-clé de la décarbonation du secteur des transports constitue dans l'accélération de la transition vers l'électromobilité.** Ainsi, le Luxembourg s'est fixé l'objectif de ramener la part des véhicules 100% électriques et plug-in hybrides de 3% à 49% à l'horizon 2030.

Afin de soutenir cette transition vers l'électromobilité, il sera indispensable de développer et de compléter davantage le réseau d'infrastructures de charge existant et de garantir, aussitôt que possible, une couverture cohérente et complète de l'intégralité du territoire luxembourgeois.

Si les personnes privées peuvent déjà profiter du soutien financier gouvernemental pour financer l'installation d'une borne de charge dans leur résidence, une aide similaire incitant les entreprises à participer au déploiement du réseau nécessaire fait actuellement défaut.

**Afin d'accélérer la création d'un réseau complet d'infrastructures de charge, le projet de loi sous avis vise l'introduction d'un nouveau régime de soutien gouvernemental composé de trois mesures de subventions étatiques pour entreprises.** Dans leur ensemble, ces aides sont censées dynamiser les investissements des entreprises dans l'installation d'infrastructures de charge privées respectivement accessibles au public.

\*

## **LES 3 MESURES D'AIDES**

### **1. Une aide en faveur d'infrastructures de charge accessibles au public et d'infrastructures de charge privées ayant une certaine envergure (Art. 4.)**

- L'aide peut être accordée à toute entreprise, indépendamment de sa taille, investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées, si certaines conditions sont remplies ;
- L'aide est accordée dans le cadre d'un appel à projets (mise en concurrence). La sélection se fait sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet ;
- La capacité de charge du projet (création/extension) ne peut être inférieure à 175 kilowatt ;
- L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :
  - o 50% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles 24/24 heures, 7/7 jours, 12 mois par année ;
  - o 40% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins 10/24 heures, 5/7 jours, 12 mois par année ;
  - o 30% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

### **2. Une aide en faveur d'infrastructures de charge strictement limitées à l'usage privé (Art. 5.)**

- L'aide est strictement limitée aux petites et moyennes entreprises (PME) visant à investir dans une infrastructure de charge privée réservée à leur activité économique respectivement à leurs salariés ;
- L'attribution de l'aide se fera sur base d'une procédure d'attribution simplifiée ;
- L'intensité maximale de l'aide ne peut dépasser 40% (moyenne entreprise) respectivement 50% (petite entreprise) des coûts admissibles liés à la création/extension d'une infrastructure de charge ;
- L'intensité maximale de l'aide ne peut dépasser 60% des coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge ;
- Le montant de l'aide est plafonné à 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création/extension d'une infrastructure de charge respectivement 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.

### **3. Une aide en faveur de l'infrastructure de charge publique (réseau « Chargy » et « SuperChargy ») (Art. 6.)**

La directive (UE) N° 2019/944 du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité prohibe, sauf quelques exceptions, aux gestionnaires de réseau de distribution de détenir, de gérer, de développer ou d'exploiter des bornes de charge accessibles au public.

Vu que le réseau de charge public au Luxembourg connu sous le nom de « Chargy » et « SuperChargy » a été jusqu'ici développé et géré par les gestionnaires du réseau de distribution, le projet de loi n° 7876 prévoit le lancement d'un appel d'offres auquel toute entreprise tierce intéressée à reprendre une partie du réseau public existant est invitée à participer.

Vu qu'il est indispensable de garantir que les infrastructures de charge publiques restent compétitives par rapport aux alternatives (p.ex. par rapport aux infrastructures installées à la suite des 2 aides précitées) afin que des entreprises tierces reprennent ce réseau qui devrait compter à terme 800 bornes de charge, le projet de loi vise l'introduction d'une troisième aide en faveur de l'infrastructure de charge publique.

- L'aide peut être attribuée aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique, donc soit aux gestionnaires de réseau de distribution, soit à une entreprise tierce qui se porte acquéreuse du réseau public à la suite de l'appel d'offres ;
- L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70% du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public.

## LE FINANCEMENT DES AIDES

Le projet prévoit un budget total de 40 000 000 euros pour l'ensemble des 3 mesures d'aides ce qui correspond à un budget annuel de 10 000 000 euros entre 2022 et fin 2025 dont 30 500 000 euros (76%) seront couverts par la Facilité pour la reprise et la résilience (FRR).

\*

## LES REMARQUES DE LA CHAMBRE DES SALARIÉS

**La Chambre des salariés soutient pleinement la transition rapide vers l'électromobilité et salue l'introduction d'un régime d'aides financières étatiques pour inciter les entreprises à participer au déploiement d'un réseau d'infrastructures de charge complet et cohérent, réseau qui constituera une plus-value tant pour les entreprises que pour les salariés.**

De plus, nous saluons que les aides disponibles aux PME soient soumises à une procédure d'attribution simplifiée.

Concernant les infrastructures de charge accessibles au public d'une certaine envergure (couvertes par l'aide N°1, Art. 4.), nous saluons le fait que l'attribution de la subvention étatique soit liée, entre autres, aux conditions que l'accès et les prix facturés aux utilisateurs finals soient non-discriminatoires et que l'installation permette la recharge avec paiement à l'acte.

En raison des liens socio-économiques omniprésents entre le Luxembourg et la Grande Région, voire l'Union européenne dans son ensemble, nous sommes d'avis que les membres du gouvernement devraient s'engager au niveau européen pour assurer que le réseau européen d'infrastructures de charge accessibles au public soit également, de manière non-discriminatoire, accessible aux citoyens luxembourgeois et que le paiement de la recharge se fera à l'acte par l'utilisateur final, sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge.

Concernant les critères d'éligibilité généraux, le projet de loi prévoit que les infrastructures de charge doivent être alimentées à 100% par de l'électricité renouvelable afin de pouvoir bénéficier du subventionnement étatique.

S'il devrait être possible, au moins à ce stade, d'alimenter les infrastructures de charge à 100% par de l'électricité renouvelable, force est de constater que cela ne veut pas nécessairement dire que l'électromobilité au Luxembourg soit faible respectivement neutre en émissions GES. En raison du sous-développement de la production en énergie renouvelable au Luxembourg ainsi que dans les pays exportant leur énergie électrique en direction du Luxembourg, une telle approche ne représente in fine qu'un transfert de l'électricité non-renouvelable et donc des émissions GES du secteur des transports à un autre secteur économique respectivement d'une région à une autre région de l'Europe.

L'électromobilité ne peut être définie comme neutre en émission GES sous condition que l'intégralité de la production électrique consommée au Luxembourg ainsi que dans les pays exportateurs soit renouvelable. En conséquence, cette transition vers l'électromobilité doit être couplée à une forte augmentation des investissements du Luxembourg dans l'accélération de la transition vers la production d'électricité renouvelable et ceci tant au niveau national qu'à travers des projets d'envergure internationale. Si les efforts actuels sont à saluer, ils restent insuffisants pour réaliser une transition « véritablement verte » de 49% des véhicules immatriculés au Luxembourg d'ici 2030. Faute d'une telle mobilisation des fonds nécessaires, la transition vers l'électromobilité ne constituera in fine qu'une forme de « Greenwashing ».

Dans le même contexte, nous tenons à souligner les fortes fluctuations qui existent au niveau de la production électrique renouvelable en fonction des heures et saisons et que la transition vers l'électromobilité individuelle (et de la société en général) risque, même avec un déploiement rapide d'infrastructures de charge intelligentes, de confronter le réseau électrique du Luxembourg à des défis importants. Il est indispensable de garder un œil sur l'évolution de la consommation électrique et d'agir, de manière proactive, pour garantir la stabilité du réseau.

Même après prise en compte des mesures prévues par le projet de loi sous avis, nombreuses seront les personnes qui n'auront ni accès à une borne électrique à leur lieu de travail, ni à leur lieu d'habi-

tation (pas de garage, pas de place de stationnement privée) et pour lesquelles les bornes publiques resteront le seul moyen pour recharger leur voiture électrique. Cette situation risque surtout de poser un problème dans les centres des agglomérations à forte densité urbaine où de nombreuses habitations n'ont ni garage, ni place de stationnement privée et où il y a peu d'entreprises avec des parkings d'envergure qui pourraient installer une infrastructure de charge partiellement, voire intégralement disponible au public (Aide 1).

Notre Chambre est d'avis que cette situation risque de constituer à terme une entrave à la transition vers l'électromobilité et à la réalisation des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions GES provenant du secteur des transports.

Ainsi, nous sommes d'avis que l'Etat devrait, ensemble avec les communes, développer d'autres structures permettant aux résidents de telles agglomérations de profiter d'une place de stationnement propre avec accès à une borne électrique (à titre d'exemple, à travers des parkings publics d'envergure et intégralement munis d'une infrastructure de charge qui seront réservés, au moins pendant la nuit, aux résidents du quartier).

Outre l'incohérence du réseau d'infrastructures de charge, les prix d'achat plus élevés des véhicules électriques en comparaison aux alternatives à diesel/essence risquent également de freiner la transition vers l'électromobilité. Si nous soutenons à priori les subventions étatiques connues sous le nom « Clever Fuere » qui sont censées compenser une partie de cette différence au niveau du prix afin d'inciter les personnes privées à opter pour une voiture électrique, nous sommes d'avis que les aides devraient être échelonnées selon des critères de revenu afin de garantir que les ménages modestes puissent également participer à la transition verte du secteur des transports.

En dépit de la montée récente de l'électromobilité individuelle, notons que le recours au transport public reste toujours de loin le moyen le plus efficace pour rendre le secteur des transports au Luxembourg plus soutenable tant au niveau des émissions GES qu'en matière de consommation de ressources naturelles et financières. Par conséquent, nous tenons à souligner que les investissements dans l'électromobilité individuelle ne doivent jamais se substituer aux investissements dans le transport commun et que la réalisation d'un droit au transport public devrait, tout au contraire, constituer la priorité absolue de la politique du transport au Luxembourg.

\*

## CONCLUSION

En conclusion, la Chambre des salariés soutient pleinement le projet de loi sous avis. Les trois mesures d'aides proposées par les auteurs nous semblent indispensables pour dynamiser la transition vers l'électromobilité.

Toutefois, nous tenons à remarquer que 1) une forte accélération de la transition vers une production d'électricité intégralement renouvelable est indispensable pour que l'électromobilité puisse être considérée comme verte et faible respectivement neutre en CO2 et que 2) d'autres mesures au-delà des régimes d'aides étatiques pour personnes privées et pour entreprises seront nécessaires pour faciliter à chaque résident de participer à l'électrification du secteur des transports.

Luxembourg, le 9 février 2022

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Sylvain HOFFMANN

*La Présidente,*  
Nora BACK

7925/04

**N° 7925<sup>4</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

## **PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

### **AVIS DU SYNDICAT DES VILLES ET COMMUNES LUXEMBOURGEOISES**

(28.3.2022)

#### **I. REMARQUES GENERALES**

Le Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises remercie Monsieur le Ministre l'Énergie et de l'Aménagement du Territoire de lui avoir soumis pour avis, par courrier du 8 décembre 2021, le projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques.

Le projet de loi sous examen a pour objet de créer le cadre législatif obligatoire pour le déploiement du réseau des bornes de charge électriques sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Selon l'exposé des motifs, le gouvernement compte réduire jusqu'en 2030 ses émissions de gaz de serre de 55% par rapport à 2005 dans le contexte de son plan intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) en mettant l'accent entre autres sur la décarbonisation des transports.

Ces objectifs ambitieux se heurtent pour l'instant encore au nombre insuffisant de bornes de charge électriques installées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Plutôt que de renforcer l'infrastructure de charge publique « Chargy » et « SuperChargy », le ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du Territoire entend mettre en place un régime d'aides censé inciter des entreprises à investir dans des infrastructures de charge pour voitures électriques.

Dans le cadre de la préparation du présent avis, le bureau du SYVICOL a eu deux entrevues avec Monsieur le Commissaire du Gouvernement à l'Énergie ainsi qu'avec des représentants du ministère de l'Économie, du ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du Territoire et du représentant du ministère de l'Intérieur.

L'objectif de ces réunions, qui se sont déroulées le 6 décembre 2021 et le 2 mars 2022, fut de discuter du rôle des communes dans le cadre de ce projet de loi. En effet, ce dernier ne s'applique qu'aux entreprises, mais le déploiement de l'infrastructure de charge accessible au public nécessite néanmoins la collaboration des communes.

Le SYVICOL salue les efforts du gouvernement dans le domaine de la promotion de l'électromobilité, tout en formulant les observations ci-dessous.

\*

#### **II. ELEMENTS-CLES DE L'AVIS**

Les remarques principales du SYVICOL se résument comme suit :

- Le SYVICOL est d'avis que les communes devraient avoir droit à des aides financières analogues à celles que le projet de loi prévoit pour les entreprises lorsqu'elles décident de compléter l'initiative privée par l'installation de bornes de charge à des endroits utiles pour leur population, mais peu intéressants d'un point de vue économique.

- Il appelle le gouvernement à mettre à disposition des communes des documents-types réglant les questions d'ordre juridique et technique de la mise à disposition du domaine public communal pour l'installation de bornes de charge par des entreprises privées.

\*

### III. REMARQUES ARTICLE PAR ARTICLE

#### *Article 1<sup>er</sup> et Article 2.*

L'article 1<sup>er</sup> pose le champ d'application du projet de loi et énumère les entités pouvant bénéficier des aides financières. Il s'agit des entreprises qui sont régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et qui possèdent les autorisations nécessaires pour exercer leurs activités dans notre pays. Sont exclues les entreprises ayant des problèmes économiques.

Selon l'article 2, une « entreprise » est définie comme étant « toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique ». Même si cette définition est très large, elle exclut en principe les communes, qui n'ont pas pour mission de se livrer à des activités économiques.

Comme il a été noté plus haut, le projet de loi tend à encourager l'initiative privée pour étendre le réseau d'infrastructures de charge accessibles au public. Grâce aux aides prévues, l'attractivité économique de l'installation et de l'exploitation de bornes de charge par des entreprises sera fortement augmentée. Il n'en reste pas moins que la rentabilité des investissements variera en fonction du degré d'utilisation qui, lui, dépendra de l'emplacement des bornes. Plus concrètement, cette rentabilité sera plus élevée dans les grandes agglomérations qu'en milieu rural où, en plus, la part des propriétaires de véhicules électriques disposant d'un point de charge individuel sur leur propriété est plus importante.

La compétence des communes inclut tout ce qui est « d'intérêt communal »<sup>1</sup>, aussi longtemps qu'il n'est pas porté atteinte à l'intérêt général (représenté par l'Etat) et à la liberté de commerce et d'industrie.

Or, une commune peut parfaitement considérer qu'il est dans l'intérêt communal de disposer de bornes de charge à certains endroits qui ne sont pas suffisamment fréquentés pour que l'installation soit intéressante d'un point de vue économique. A titre d'exemples, on peut penser aux parkings de mairies ou de centres culturels.

Aux yeux du SYVICOL, rien n'empêche à ce moment qu'elle procède aux investissements nécessaires pour son propre compte, quitte à confier l'exploitation à une entreprise privée. Dans ce cas, la commune contribuerait à la densification du réseau d'infrastructures de charge et devrait donc, aux yeux du SYVICOL, avoir droit à une aide financière au même titre qu'une entreprise privée.

Le SYVICOL demande donc une adaptation du projet de loi dans le sens que les communes puissent également bénéficier d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge accessibles au public.

Par la suite, il importe au SYVICOL d'aborder la mise à disposition de l'espace public par les communes pour l'installation des bornes électriques. Ce sujet a été un des points discutés lors des entrevues avec les représentants des ministères concernés.

En effet, une grande partie des emplacements qui se prêtent à l'installation de bornes de charge font partie du domaine public communal. Les communes auront donc un rôle à jouer dans le déploiement de l'infrastructure de charge accessible au public, ne fût-ce qu'en mettant à disposition le terrain nécessaire.

Contrairement à ce que le projet de loi n°7876 modifiant 1° la loi modifiée du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ; 2° la loi modifiée du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz naturel prévoit pour l'infrastructure de charge publique, la mise à disposition du terrain pour l'infrastructure de charge accessible au public n'est pas nécessairement gratuite et peut être soumise à des conditions.

L'installation de bornes de charge sur le domaine public communal peut également soulever des questions de compétences en ce qui concerne le fonctionnement de l'équipement et l'entretien du site, ainsi que de responsabilité en cas d'accident.

<sup>1</sup> Article 28 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

Le SYVICOL appelle donc le gouvernement à soutenir les communes et mettant à leur disposition des documents-types réglant toutes les questions juridiques et techniques, tout en laissant aux communes la possibilité d'adapter certains éléments ou de poser des conditions spécifiques.

Adopté par le comité du SYVICOL, le 28 mars 2022

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7925/05

**N° 7925<sup>5</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

## **PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

### **AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(10.5.2022)

Par dépêche du 7 décembre 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de l'Économie.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

Les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des salariés et du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 20 décembre 2021, 12 janvier 2022, 9 mars 2022 et 5 avril 2022.

Par dépêche du 1<sup>er</sup> mars 2022, le Premier ministre, ministre d'État, a demandé au Conseil d'État d'accorder un traitement prioritaire à l'examen du projet sous rubrique.

\*

### **CONSIDERATIONS GENERALES**

La loi en projet entend soutenir financièrement les entreprises aux fins d'investissement dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques, l'objectif étant de « permettre la transition vers l'électromobilité sur base d'une alimentation en électricité 100 % renouvelable ».

Le régime d'aides en question relève des aides à la protection de l'environnement visées par l'article 36*bis* du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié. Elles peuvent être compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sous réserve de certaines conditions.

Pour être compatibles avec les règles européennes, les aides au déploiement d'infrastructures de recharge doivent être octroyées à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Par dérogation, et comme l'expliquent les lignes directrices de la Commission européenne concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie pour 2022, ces aides peuvent être octroyées sur la base de méthodes autres qu'une procédure de mise en concurrence notamment si elles sont accordées pour des infrastructures de recharge ou de ravitaillement qui sont destinées à être utilisées exclusivement ou principalement par le bénéficiaire de l'aide et qui ne sont pas accessibles au public.

Ainsi, le projet entend introduire un régime d'aides pour les infrastructures de charges attribuées à la suite d'une mise en concurrence ainsi qu'un régime d'aides aux PME investissant dans des infrastructures de charge privées.

De plus, la loi en projet entend prendre en compte les modifications à introduire en droit national par le projet de loi n° 7876 suite à la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE. L'article 33 de la directive (UE) 2019/944 exclut que les gestionnaires de

réseau de distribution puissent être propriétaires, gérants ou exploitants des points de recharge pour les véhicules électriques, à moins d'y être autorisés à la suite d'une procédure d'appel d'offres ouverte. La loi en projet entend introduire un régime d'aide spécifique aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique. Dans la mesure où la directive en question n'est pas encore transposée en droit luxembourgeois, il y a lieu de s'assurer que l'entrée en vigueur du texte en projet coïncide avec celle du projet de loi n° 7876.

Ce régime d'aides a été approuvé par la Commission européenne par décision du 7 mars 2022.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

Le paragraphe 1<sup>er</sup> définit l'objet de la loi, à savoir l'octroi d'aides aux entreprises pour des infrastructures de charge. Il sera revenu sur la notion d'entreprise lors de l'examen de l'article 2 relatif aux définitions.

Par analogie à la loi du 17 mai 2017 relative à la promotion de la recherche, du développement et de l'innovation, à la loi du 20 juillet 2017 ayant pour objet la mise en place d'un régime d'aide à l'investissement à finalité régionale, et à la loi du 15 décembre 2017 relative à un régime d'aides à la protection de l'environnement, le paragraphe 1<sup>er</sup> attribue une compétence pour l'octroi des aides, de manière conjointe, à deux ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions. Le Conseil d'État rappelle ses réticences en matière d'aides financières face à cette « double compétence, source potentielle de conflits d'intérêts et de lenteurs administratives, qui fait intervenir le responsable politique du budget à côté du ministre du ressort »<sup>1</sup>. Le Conseil d'État renvoie pour le surplus à son avis n° 52.240 du 24 avril 2018 sur le projet de loi relatif à un régime d'aides en faveur des petites et moyennes entreprises.

### *Article 2*

L'article sous examen est consacré aux définitions.

Le *paragraphe 10* entend définir la notion d'entreprise. La première phrase reprend la première phrase de l'article 1<sup>er</sup> de l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 pour la définition de l'entreprise et n'appelle pas d'observation. Par contre, la deuxième phrase, qui reprend le concept d'entité économique pour la définition d'entreprise au sens de la loi en projet, pose question. Le concept d'entreprise unique est défini à l'article 2 du règlement (UE) n° 1407/2013<sup>2</sup> relatif aux aides *de minimis*. Il permet d'éviter le morcellement d'entreprises en vue du contournement relatif aux plafonds des aides par entreprise. Le règlement (UE) n° 651/2014 utilise quant à lui le concept d'entreprises liées pour le calcul des différents seuils caractérisant les PME : le concept d'entreprises liées y fait l'objet de définitions précises. En retenant une définition différente, « le législateur prend le risque que le texte luxembourgeois soit interprété, ou même simplement compris, d'une manière différente du texte européen, et ce même si les notions employées sont proches les unes des autres »<sup>3</sup>. Le Conseil d'État regrette que le commentaire des articles ne fournisse pas d'explication sur le choix des écarts entre la définition sous revue par rapport à celle du règlement européen.

Les *paragraphes 13, 14 et 15* entendent respectivement définir l'infrastructure de charge « accessible au public », de l'infrastructure de charge « privée » et de l'infrastructure de charge « publique ». L'articulation entre les trois définitions est à préciser. En effet, l'infrastructure de charge publique telle que définie au paragraphe 15 entre également dans le champ de la définition de l'« infrastructure de charge accessible au public » du paragraphe 13.

Par conséquent, au *paragraphe 13*, et à l'instar de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, il y a lieu de préciser que l'infrastructure

<sup>1</sup> Avis n°51.259 du Conseil d'État du 11 octobre 2016 sur la loi du 20 juillet 2017 ayant pour objet la mise en place d'un régime d'aide à l'investissement à finalité régionale, en projet

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis

<sup>3</sup> Voir avis n° 51.258 du 24 mai 2016 du Conseil d'État du 24 mai 2016 sur le projet de loi précitée relative à la promotion de la recherche, du développement et de l'innovation.

ture de charge comprend des bornes de charges accessibles au public, mais qui n'appartiennent pas à l'infrastructure nationale déployée par les gestionnaires du réseau de distribution.

Ensuite le paragraphe 13 impose que l'infrastructure de charge accessible au public soit accessible au public « sans préavis ». Que faut-il entendre par les termes « sans préavis » ? S'agit-il d'exclure toute forme d'utilisation contractuelle des infrastructures ? Ou s'agit-il d'exclure la réservation de l'utilisation de l'infrastructure à des moments précis ? L'accès non discriminatoire n'empêche pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement<sup>4</sup>. Au vu de ce qui précède, les termes « sans préavis » sont à préciser ou à omettre.

Le *paragraphe 14* entend définir l'infrastructure de charge privée comme étant celle utilisée par un cercle « restreint » de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique. Le Conseil d'État suggère d'omettre le terme « restreint », les termes « cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique » étant suffisants pour circonscrire les utilisateurs concernés.

Au *paragraphe 28*, contrairement aux références à des actes hiérarchiquement supérieurs ou de même nature, le renvoi à l'intitulé d'un acte situé à un niveau inférieur dans la hiérarchie des normes, tel que l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, n'est pas admis. En opérant un tel renvoi, l'acte visé voit en effet son champ d'application élargi par l'effet d'un acte autre que celui constituant sa base légale. Cette observation vaut également pour l'article 4, paragraphe 5, point 3.

#### *Article 3*

Sans observation.

#### *Article 4*

L'article sous examen définit le régime des aides en faveur des infrastructures de charge attribuées à la suite d'une mise en concurrence. La condition de procédure de mise en concurrence n'apparaît qu'à partir du paragraphe 5.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> vise l'aide applicable aux infrastructures tant privées que publiques. Il conviendrait, aux fins de la meilleure lisibilité du texte, d'ajouter que ces infrastructures sont attribuées dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence.

#### *Articles 5 et 6*

Sans observation.

#### *Article 7*

L'article sous examen prévoit que l'aide prend la forme d'une subvention en capital et interdit son cumul pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres régimes d'aides.

Le Conseil d'État demande la suppression du paragraphe 2 en raison de sa redondance avec le paragraphe 3.

#### *Article 8*

Sans observation.

#### *Article 9*

L'article sous examen prévoit une clause de « standstill », conditionnant le régime d'aide mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne. Cette disposition est devenue sans objet suite à la décision de la Commission européenne du 7 mars 2022, et doit, partant, être omise.

\*

<sup>4</sup> Voir en ce sens, article 2, point 7, 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 et point 216 des lignes directrices de la Commission européenne concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie pour 2022.

## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

### *Observations générales*

Les chapitres sont à numérotter en chiffres arabes, pour écrire, par exemple « **Chapitre 1<sup>er</sup>** », et sont à munir d'un intitulé.

Les intitulés des articles ne sont pas à faire figurer en caractères italiques.

La subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, ..., elles-mêmes éventuellement subdivisées en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante a), b), c), ..., sont utilisées pour caractériser des énumérations. Les renvois sont à adapter en conséquence.

Les formules « le ou les » ou « la ou les » sont à écarter. Il y a lieu de recourir au pluriel pour viser indistinctement un ou plusieurs éléments

### *Article 1<sup>er</sup>*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « ci-après « les ministre » » sont à remplacer par ceux de « ci-après « ministres » », en excluant l'article défini de la forme abrégée à introduire.

Le point 11, lettre a), doit comporter l'intitulé complet de la « directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil » à laquelle il est fait référence.

Au point 17, les termes « ayant bénéficiée » sont à remplacer par les termes « ayant bénéficié ».

Le point 18 doit comporter l'intitulé complet du « règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié », celui-ci n'ayant pas encore été mentionné au dispositif.

### *Article 3*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3°, lettre a), il convient d'écrire « article 1<sup>er</sup>, paragraphe 13*bis*, ».

Au paragraphe 2, phrase liminaire, il faut écrire « paragraphe 1<sup>er</sup> ».

### *Article 4*

Au paragraphe 4, alinéa 3, les termes « du présent article, » sont à supprimer, car superflus. Cette observation vaut également pour le paragraphe 8.

Au paragraphe 6, phrase liminaire, les termes « doivent contenir » sont à remplacer par le terme « contiennent ».

### *Article 5*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, dans le cadre de renvois à des paragraphes, l'emploi d'une tournure telle que « aux paragraphes suivants » est à écarter. Mieux vaut viser le numéro des paragraphes en question, étant donné que l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 10 mai 2022.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

7925/06

N° 7925<sup>6</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

---

---

PROJET DE LOI

relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

\* \* \*

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (2.6.2022).....	1
2) Texte coordonné.....	3

\*

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(2.6.2022)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras et soulignés) et les propositions de texte du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes (figurant en caractères soulignés).

*Remarque préliminaire*

La division du texte du projet de loi en chapitres est supprimée, pour ne garder que les articles. En effet, dans son avis du 10 mai 2022, le Conseil d'Etat propose, pour des raisons légistiques, de munir les chapitres d'un intitulé. Pour le chapitre III qui ne contient qu'un article, cela aboutirait à lui donner le même intitulé que celui de l'article. Comme la division du texte du projet de loi en chapitres n'a pas de plus-value particulière, celle-ci est donc supprimée.

Afin de tenir compte de la suppression des chapitres, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> et l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> sont adaptés : le bout de phrase « prévues aux chapitres II et III » est remplacé par l'expression « prévues dans la présente loi ».

*Amendement 1<sup>er</sup> portant sur l'article 2, point 28°*

Le point 28° de l'article 2 est amendé comme suit :

« 28° « véhicule électrique » : un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point g) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ou un véhicule automoteur électrique hybride rechargeable au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point f) dudit arrêté un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou 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 ou un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe. »**

*Commentaire de l'amendement 1<sup>er</sup>*

Le point 28° est amendé pour introduire directement dans la loi les définitions de « véhicule automoteur électrique pur » et de « véhicule automoteur électrique hybride rechargeable » qui se trouvent respectivement à l'article 2, point 2.3, sous-point g) et sous-point f) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et vers lesquels le point 28° opérait un simple renvoi. Cet amendement fait suite aux observations du Conseil d'État selon lesquelles le renvoi à un acte situé à un niveau inférieur dans la hiérarchie des normes permettrait au pouvoir réglementaire d'élargir le champ d'application de la loi en projet.

*Amendement 2 portant sur l'article 4*

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4 se lira comme suit :

« (1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée **à la suite d'une mise en concurrence** aux conditions énoncées aux paragraphes suivants 2 à 10. »

Le point 3° du paragraphe 5 du même article se lira comme suit :

« 3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de ~~l'article 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques~~ **l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ;** »

*Commentaire de l'amendement 2*

Le Conseil d'État note que la condition de procédure de mise en concurrence n'apparaît qu'à partir du paragraphe 5. Or, le paragraphe 1<sup>er</sup> vise l'aide applicable aux infrastructures tant privées que publiques. À son avis, il conviendrait, aux fins de la meilleure lisibilité du texte, d'ajouter que ces infrastructures sont attribuées dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Afin d'améliorer la lisibilité du texte, comme le suggère le Conseil d'État, le paragraphe 1<sup>er</sup> fait donc l'objet d'un amendement qui précise que l'aide est attribuée à la suite d'une mise en concurrence.

Le paragraphe 5, point 3° est amendé afin de tenir compte des remarques du Conseil d'État sur le renvoi à un texte inférieur dans la hiérarchie des normes. Partant, le renvoi à l'arrêté grand-ducal est supprimé et remplacé par un renvoi aux règlements européens correspondants qui définissent les catégories de véhicules, c'est-à-dire à l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, et l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. Pour rappel, le paragraphe 5, point 3° permet de limiter l'appel à projets à des infrastructures de charge dédiées à certaines catégories de véhicules et de leur accorder une aide supérieure lorsque cela est nécessaire pour remédier à la défaillance de marché. Il est par exemple visé le cas de figure des infrastructures de charge pour poids lourds, pour lesquelles le marché est encore moins développé.

\*

Au nom de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*

Fernand ETGEN

\*

## TEXTE COORDONNE

### PROJET DE LOI

#### relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

##### Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application

(1) Dans les limites budgétaires, les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, ci-après « les ministres », peuvent octroyer les aides en faveur d'infrastructures de charge prévues ~~aux chapitres II et III~~  dans la présente loi  à des entreprises.

(2) Sont exclues du champ d'application de la présente loi :

- 1° les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° les entreprises en difficulté ;
- 3° les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

##### Art. 2. Définitions

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

- 1° « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;
- 2° « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;
- 3° « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 4° « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatts, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;
- 5° « charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par un système informatique qui permet d'adapter la puissance mise à disposition par des bornes y raccordées selon des contraintes externes au système ;
- 6° « coûts admissibles » : les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou

- administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ;
- 7° « date d'octroi de l'aide » : la date à laquelle le droit de recevoir l'aide est conféré au bénéficiaire en vertu de la présente loi ;
- 8° « début des travaux » : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux ;
- 9° « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ; 2. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ; 3. les infrastructures de charge privées ;
- 10° « entreprise » : toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Lorsque plusieurs personnes morales forment une entité économique unique du fait de l'existence de participations de contrôle de l'une des personnes morales dans l'autre ou d'autres liens fonctionnels, économiques et organiques entre elles, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs personnes physiques agissant de concert, c'est cette entité économique unique qui se qualifie d'entreprise au sens de la présente loi ;
- 11° « entreprise en difficulté » : une entreprise remplissant au moins une des conditions suivantes :
- a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves, et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société, conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;
  - b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
  - c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
  - d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
  - e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
    - i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
    - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;
- 12° « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires

- au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;
- 13° « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont ~~la~~ ou les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;
- 14° « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont ~~la~~ ou les bornes de charge sont utilisées par un cercle ~~restreint~~ de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;
- 15° « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 16° « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- 17° « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficié d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;
- 18° « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié ;
- 19° « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 20° « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- 21° « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatts dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- 22° « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- 23° « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 24° « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;
- 25° « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;
- 26° « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- 27° « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission d'opérateur de l'infrastructure

ture de charge publique est assurée par les gestionnaires de réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;

28° « véhicule électrique » : ~~un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point g) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ou un véhicule automoteur électrique hybride rechargeable au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point f) dudit arrêté~~ **un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou 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 ou un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.**

### Art. 3. Critères d'éligibilité généraux

(1) Les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

1° l'entreprise porte un ou plusieurs projets visant à installer des infrastructures de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;

2° l'aide a un effet incitatif. Celui-ci est présumé lorsque l'entreprise a soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté une demande d'aide écrite aux ministres conformément à l'article 5 avant le début des travaux liés au projet en question ;

3° les infrastructures de charge :

a) sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 13*bis*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes sont alimentées par le biais d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1*decies*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité conclus avec des producteurs d'électricité renouvelable ;

b) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de sa mise en service ;

c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;

d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;

e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées au point 3 visent la capacité de charge supplémentaire.

(2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1°, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :

1° Le crédit-preneur donne mandat au crédit-bailleur pour demander l'aide prévue à l'article 4 ou 5 et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;

2° L'aide prévue à l'article 4 ou 5 est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail. A cet effet, le contrat de crédit-bail indique clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;

3° Le crédit-preneur acquière la propriété de la ou des infrastructures de charge subventionnées à la fin du contrat de crédit-bail.

**Art. 4. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence**

(1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée à la suite d'une mise en concurrence aux conditions énoncées aux paragraphes suivants 2 à 10.

(2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3<sup>o</sup>, les infrastructures de charge accessibles au public :

- 1<sup>o</sup> sont non-discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;
- 2<sup>o</sup> s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes ;
- 3<sup>o</sup> permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;
- 4<sup>o</sup> affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;
- 5<sup>o</sup> assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;
- 6<sup>o</sup> consistent de points de charge connectés ;
- 7<sup>o</sup> partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national. Les modalités de ce partage des données peuvent être déterminées par voie de règlement grand-ducal par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

(3) La capacité de charge du projet ne peut être inférieure à 175 kilowatts.

(4) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

- 1<sup>o</sup> 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;
- 2<sup>o</sup> 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;
- 3<sup>o</sup> 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40 pour cent du budget alloué à celui-ci.

Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, ~~du présent article~~, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70 pour cent des coûts admissibles et le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise peut s'élever à 70 pour cent du budget alloué à l'appel à projets.

(5) La sélection des projets se fait au moyen d'un ou de plusieurs appels à projets ouverts, transparents et non discriminatoires organisés par les ministres.

Ces appels à projets peuvent être limités à des infrastructures de charge :

- 1<sup>o</sup> situées dans certaines zones géographiques ;
- 2<sup>o</sup> accessibles au public ou privées ;
- 3<sup>o</sup> dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de l'article 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distincts destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de

**l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ;**

4° dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

Le budget maximal par appel à projets ne peut dépasser 7 000 000 euros.

(6) Sous peine d'irrecevabilité et sans préjudice des informations supplémentaires exigées dans l'appel à projets, les projets soumis par les entreprises contiennent les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
- 4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de charge et une description des types d'utilisateurs visés ;
- 5° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes ainsi que la capacité de charge des infrastructures ;
- 6° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure existante ;
- 7° une liste des coûts admissibles ;
- 8° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 9° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale des infrastructures de charge ;
- 10° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 11° lorsque l'entreprise n'est pas le propriétaire du terrain, un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide portant sur l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de charge.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

(7) La sélection se fait dans la limite du budget de l'appel à projets sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 100 pour cent. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge ne sont pas physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année, mais au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 80 pour cent, tandis que la capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge privées est prise en compte à hauteur de 60 pour cent. En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

(8) Lorsqu'un projet porte sur des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité, aux fins de l'application des paragraphes 4 et 7 ~~du présent article~~, celui-ci est traité comme un projet portant sur des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.

(9) Un maximum de 90 pour cent des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets peuvent être retenus. Lorsque le nombre de projets soumis est inférieur à dix, au moins un projet ne peut être retenu.

(10) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge

du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

**Art. 5. Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises**

(1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5.

(2) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

1° 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;

2° 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

Une majoration de 10 points de pourcentage peut être appliquée lorsque l'infrastructure de charge composée d'au moins quatre points de charge repose sur un système de charge intelligent.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'intensité maximale de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 pour cent.

(3) Le montant absolu de l'aide par entreprise ne peut pas dépasser :

1° 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création ou l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des coûts liés au raccordement au réseau ;

2° 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.

(4) Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet par an sous forme écrite aux ministres au plus tard le 31 décembre 2024. La demande contient les informations suivantes :

1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;

2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;

3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;

4° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes de charge ainsi que la capacité de charge des infrastructures de charge, et si celles-ci contiennent un système de charge intelligent ;

5° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure de charge existante ;

6° la liste des coûts admissibles ;

7° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;

8° l'adresse à laquelle sont situées les infrastructures de charge ;

9° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

### **Art. 6. Aide en faveur de l'infrastructure de charge publique**

(1) Il est attribué une aide aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique.

(2) L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70 pour cent du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public instituée par la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité consistant dans le déploiement de l'infrastructure de charge publique.

(3) En vue de l'obtention de l'aide, chaque propriétaire de l'infrastructure de charge publique soumet une demande d'aide sous forme écrite aux ministres au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur de la présente loi. Sous peine d'irrecevabilité, toute demande doit contenir les informations suivantes :

1<sup>o</sup> le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;

2<sup>o</sup> les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;

3<sup>o</sup> pour chaque borne de charge publique existante détenue par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date de mise en service, les coordonnées de géolocalisation ainsi que la valeur résiduelle ;

4<sup>o</sup> pour chaque borne de charge publique future planifiée par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date prévisionnelle de début et de finalisation des travaux ainsi que les montants prévisionnels des investissements futurs ;

5<sup>o</sup> le montant et l'intensité de l'aide.

(4) En ce qui concerne l'aide relative aux bornes de charge publiques existantes, la demande visée au paragraphe 3 est considérée comme demande de paiement.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide relatives aux bornes de charge publiques futures sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de celles-ci. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux investissements encourus ainsi que des preuves des paiements afférents.

### **Art. 7. Forme et cumul de l'aide**

(1) Les aides prévues aux ~~chapitres II et III~~ dans la présente loi prennent la forme d'une subvention en capital.

~~(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles.~~

(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres aides, y compris les aides *de minimis* prévues par le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

### **Art. 8. Contrôle et restitution de l'aide**

(1) L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée ou si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables, avant l'expiration d'un délai de trois mois à partir de la date de la décision ministérielle de remboursement, sauf si celle-ci prévoit à cet effet un autre délai.

(2) Toute aide peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.

A cette fin, les entreprises bénéficiaires d'une aide prévue par la présente loi sont tenues d'autoriser la visite des infrastructures de charge par les délégués des ministres et de leur fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle.

**Art. 9. Clause suspensive**

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7925/07

**N° 7925<sup>7</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

## **PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

### **AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(28.6.2022)

Par dépêche du 2 juin 2022, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique.

Le texte des amendements était accompagné d'une remarque préliminaire, d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras et soulignés, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

\*

### **CONSIDERATIONS GENERALES**

Les amendements proposés entendent répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis en date du 10 mai 2022 quant au projet de loi sous rubrique. Les observations du Conseil d'État quant à l'article 1<sup>er</sup>, points 13° et 14°, à l'article 7, paragraphe 2, et à l'article 9 ont été reprises au texte coordonné.

L'examen des amendements n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

\*

### **OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE**

#### *Amendement 2*

Au paragraphe 5, point 3°, les termes « règlement (UE) » sont à écrire, à trois reprises, avec une lettre « r » initiale minuscule.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 28 juin 2022.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7925/08

**N° 7925<sup>8</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

## **PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

### **RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DU CLIMAT, DE L'ENERGIE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

(1.7.2022)

La commission se compose de : M. François BENOY, Président ; Mme Jessie THILL, Rapportrice ; M. André BAULER, Mmes Myriam CECCHETTI, Stéphanie EMPAIN, MM. Paul GALLES, Gusty GRAAS, Max HAHN, Mmes Martine HANSEN, Cécile HEMMEN, MM. Aly KAES, Fred KEUP, Gilles ROTH, Jean-Paul SCHAAF, M. Carlo WEBER, Membres.

\*

#### **I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés le 6 décembre 2021 par le Ministre de l'Energie.

Le Conseil d'État a émis son avis le 10 mai 2022.

Les avis respectifs de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers, de la Chambre des Salariés et du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises datent des 8 décembre 2021, 6 janvier 2022, 9 février 2022 et 28 mars 2022.

Le 2 juin 2022, la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire, réunie ensemble avec la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, a nommé Mme Jessie THILL comme rapportrice du projet de loi. La Commission a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État et a adopté une série d'amendements parlementaires au cours de cette même réunion.

L'avis complémentaire du Conseil d'État date du 28 juin 2022.

La commission a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 1<sup>er</sup> juillet 2022.

\*

#### **II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi n°7925 a pour objet d'introduire trois aides financières pour les entreprises voulant investir dans l'infrastructure de charge pour véhicules électriques sur le territoire luxembourgeois. Ainsi, le gouvernement entend subventionner le déploiement de l'infrastructure de charge au Luxembourg et inciter les entreprises à investir dans l'installation de bornes de charge pour véhicules électriques afin d'accélérer la transition vers l'électromobilité.

Le secteur de transports est une source significative de pollution de l'air et à l'origine de 60% des émissions totales des gaz à effet de serre au Luxembourg. Il joue ainsi un rôle particulier dans la décarbonisation de la société et de l'économie luxembourgeoises. Une grande partie des émissions de

CO2 pourront être réduites grâce à la promotion de l'électromobilité, un facteur-clé dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et dans la réalisation des objectifs européens du paquet législatif « Fit for 55 ». Ce paquet prévoit une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030 par rapport aux émissions de 1990, et même une réduction de 90% des émissions du secteur des transports d'ici 2050. Le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) pour la période 2021-2030 du Grand-Duché de Luxembourg vise également une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030 (par rapport à 2005) et un taux de 49% de voitures électriques dans le parc automobile national à la même échéance.

Cette évolution vers une décarbonisation des transports au Luxembourg se traduit par de nombreux défis et besoins, dont notamment l'accélération du déploiement de bornes de charge pour les véhicules électriques. En 2012, les gestionnaires de réseaux de distribution ont été mandatés pour créer une infrastructure de charge publique (« Chargy » et « SuperChargy ») pour les voitures électriques et les voitures plug-in hybrides, opérationnelle depuis 2017 et comprenant actuellement plus de 1.000 points de recharge. Le réseau « Chargy » intègre également de nombreuses bornes de charge investies par des tiers et accessibles au public nommée « Chargy OK ». Le gouvernement a également introduit en 2020 une aide financière pour les personnes physiques souhaitant installer des bornes de charge privées.

Pendant, le nombre de voitures électriques augmente de plus en plus avec 20,5% des nouvelles immatriculations en 2021 et un plus de 23,7% pour les premiers quatre mois de 2022, et il est prévisible que l'infrastructure existante ne suffira pas à satisfaire la demande. En vue de compléter les dispositifs existants, le gouvernement s'apprête à introduire un nouveau régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques.

Le nouveau régime d'aides gouvernemental pour entreprises a comme objectif de faciliter et d'accélérer le déploiement d'un réseau de bornes de charge encore plus important et d'augmenter la puissance de charge au Luxembourg. Les trois nouvelles mesures de subvention sont censées dynamiser les investissements des entreprises dans l'installation d'infrastructures de charge privées ou accessibles au public. Ce soutien gouvernemental, ciblé et octroyé par les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, incite les entreprises, encore réticentes, à investir dans des bornes de charge.

Les subsides concernent les infrastructures de charge nouvellement créées et les infrastructures existantes dont la capacité de charge est augmentée. Le bénéfice des aides est réservé aux entreprises, c'est-à-dire aux entités exerçant une activité économique, qui sont régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et qui possèdent des autorisations nécessaires pour l'exercer. Exclues sont les entreprises en difficulté et les entreprises qui n'ont pas exécuté une injonction de récupération d'une aide qui a été déclarée illégale ou non-conforme au marché intérieur par la Commission européenne. Afin de ne pas pénaliser les entreprises qui recourent à des solutions de leasing pour le déploiement de bornes de charge accessibles au public ou privées, celles-ci pourront également bénéficier des aides précitées sous forme d'une remise sur le contrat de leasing.

Les infrastructures de charge subventionnées peuvent être classées dans **deux catégories** :

- Infrastructures de charge accessibles au public, qui se caractérisent par le fait que le public y ait accès, indépendamment qu'elles se trouvent sur un terrain public ou privé, permettant à un large groupe de personnes de recharger ;
- Infrastructures de charge privées, accessibles à un nombre limité de personnes ayant un lien avec l'activité économique de l'entreprise bénéficiaire.

### **Les trois mesures d'aides :**

#### **1. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence**

La première aide s'adresse à toute entreprise, indépendamment de sa taille, ayant des projets d'infrastructures de charge d'envergure accessibles au public ou privées et une capacité de charge minimale de 175 kW. L'aide est octroyée dans le cadre d'un ou plusieurs appels à projets, avec un budget maximal de 7 millions d'euros par appel à projets. Les entreprises peuvent, sous certaines conditions, soumettre plusieurs projets dans le cadre de l'appel d'offres et pour rajouter un caractère compétitif, seulement un maximum de 90% des projets soumis sont retenus et dans tous les cas, au moins un projet n'est pas retenu.

**L'intensité maximale de l'aide** par projet ne peut dépasser :

<i>Infrastructure de charge</i>	<i>Accessible au grand public (24h/24, 7j/7)</i>	<i>Semi-accessible au grand public (au moins 10h/24, 5j/7)</i>	<i>Privée</i>
<b>Taux d'aide maximal</b>	50%	40%	30%
<b>Plafond d'aide par entreprise dans un même appel à projets</b>	1 000 000 €		

Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40% du budget alloué à celui-ci. Si l'aide n'est pas à même de pallier la défaillance de marché et de combler le déficit de financement auquel les entreprises font face, les appels à projets peuvent être limités à certaines infrastructures de charge spécifiques.

Les appels à projets peuvent être limités à des infrastructures de charge :

- situées dans certaines zones géographiques ;
- accessibles au public ou privées ;
- dédiées à certaines catégories de véhicules ;
- dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

Dans ce cas l'intensité maximale peut être augmentée à 70 % et le montant maximal de l'aide pouvant être attribué à une même entreprise est porté à 70 % du budget prévu.

Les **conditions spécifiques** pour profiter de cette aide financière sont les suivantes :

- principe de non-discrimination concernant les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité ;
- intégration de l'infrastructure de charge dans le système central commun (« Chargy OK » et « SuperChargy OK ») pour les bornes situées sur le domaine public ou privé de l'État ou des communes ;
- obligation de permettre le paiement à l'acte, c'est-à-dire la possibilité pour le client de payer sans avoir d'engagement préalable ;
- affichage du prix de la recharge avec paiement à l'acte ;
- taux d'indisponibilité qui ne dépasse pas 5% au niveau de point de charge ou 1.5% au niveau de l'infrastructure de charge si l'infrastructure de charge est constituée de plus de quatre points de charge ;
- équipement des infrastructures de charge accessibles au public de points de charge connectés, c'est-à-dire une communication de données statiques et dynamiques en temps réel qui permet, par exemple, l'affichage de la localité et de la disponibilité des bornes dans les systèmes de navigation.

La **sélection** se fait sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet, avec comme but d'orienter les subventions vers des projets qui bénéficient le plus à la collectivité en raison de la capacité de charge qu'ils apportent par rapport au montant de l'aide déboursé par l'État :

<i>Type d'infrastructure et accessibilité</i>	<i>Capacité de charge prise en compte</i>
Accessible au public 24h/24 7j/7 12mois/an	100%
Accessible au public au moins 10h/24 5j/7 12mois/an	80%
Privé	60%

Le montant maximal brut de l'aide dépend du degré d'accessibilité des bornes prévues et seulement une entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale afin d'éviter que plusieurs projets ne soient retenus au même endroit.

## 2. Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises

Le deuxième régime d'aide est réservé aux petites et moyennes entreprises souhaitant installer une infrastructure de charge privée dans le cadre de leur activité économique respectivement pour leurs salariés. L'attribution de l'aide se fait sur base d'une procédure d'attribution simplifiée après l'introduction d'une simple demande.

Le **montant absolu de l'aide** par entreprise ne peut pas dépasser :

<i>Infrastructure de charge</i>	<i>Petite entreprise</i>	<i>Moyenne entreprise</i>
<b>Taux d'aide maximal</b>	40%	30%
<b>Taux d'intensité d'aide maximale pour les coûts liés au raccordement au réseau</b>	60%	
<b>Plafond absolu du subside par entreprise</b>	40 000 € pour les coûts liés à la création ou à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge (à l'exception des coûts liés au raccordement) 60 000€ pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge	

Une majoration de 10 points de pourcentage peut être appliquée si l'infrastructure de charge est composée d'au moins 4 points de charge et si elle repose sur un système de charge intelligent.

Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet (pouvant contenir plusieurs infrastructures) chaque année calendaire dans la limite globale des montants précités et au plus tard le 31 décembre 2024.

Les **critères d'éligibilité généraux** pour pouvoir profiter des deux aides financières mentionnées ci-dessus sont les suivantes :

- installation de l'infrastructure de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- effet incitatif de l'aide ;
- alimentation à 100% par de l'électricité renouvelable ;
- exploitation de l'infrastructure de charge au moins 5 ans à compter de sa mise en œuvre ;
- mise en service des bornes de charge endéans un délai de 12 mois après l'octroi de l'aide ;
- interdiction de revendre ou louer (à part des crédits-bails) ;
- offre de prix raisonnables, comparables et transparents aux utilisateurs finals.

Les entreprises peuvent également bénéficier des deux aides financières mises en place si elles décident de recourir à un **contrat de crédit-bail** pour faire l'acquisition de l'infrastructure de charge. L'aide octroyée au crédit-preneur transite alors par le crédit-bailleur qui en fait la demande et en obtient le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur, sous condition que l'aide soit intégralement transmise sous forme d'une réduction du prix du contrat de crédit-bail.

## 3. Aide en faveur de l'infrastructure de charge publique

La troisième aide financière s'adresse aux gestionnaires de réseaux de distribution et aux entreprises tierces souhaitant reprendre l'infrastructure de charge publique connue sous le nom de « Chargy » et « SuperChargy ». En prohibant en principe aux gestionnaires de réseaux de distribution d'être propriétaires de bornes de charge accessibles au public ou de les gérer, développer ou de les exploiter, la directive (UE) n°2019/944 du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité remet en cause le financement du réseau public par les tarifs d'utilisation du réseau basse tension tel que pratiqué aujourd'hui en vertu de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et en accord avec la directive (UE) n°2014/94 du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Afin de s'assurer que le réseau public demeure compétitif par rapport aux alternatives, l'intensité maximale de l'aide s'élève à 70% de la valeur résiduelle de l'infrastructure et des investissements futurs nécessaires pour remplir la mission légale d'opérateur de l'infrastructure de charge publique. Ce taux s'explique par le nombre élevé de bornes de charge faisant partie de l'infrastructure de base nationale et situées

à des endroits peu fréquentés et parce que les coûts de capital ont diminué grâce au progrès technologique depuis 2016.

En vue de l'obtention de l'aide, chaque propriétaire de l'infrastructure de charge publique soumet une demande d'aide sous forme d'un catalogue d'informations aux ministres au plus tard 3 mois après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Toute aide peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.

Concernant l'**impact financier**, le gouvernement a décidé de mettre à disposition une enveloppe globale de 40 millions d'euros entre 2022 et 2025 pour les trois mesures d'aides, ce qui correspond à un budget annuel de 10 millions d'euros. 76% du budget (30,5 millions d'euros) sont financés par la Facilité pour la reprise et la résilience (FRR) de la Commission européenne dans le cadre du plan pour la reprise et la résilience du Grand-Duché de Luxembourg. Cette aide d'État a également reçu l'autorisation de la Commission européenne dans le cadre des dispositions des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Le Ministère d'Économie prévoit l'embauche d'au moins une personne supplémentaire pour la mise en œuvre du régime d'aides du projet sous avis.

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

#### Avis du Conseil d'Etat (10.5.2022)

Dans son avis du 10 mai 2022, le Conseil d'État ne formule pas d'opposition formelle par rapport au projet de loi et émet, dans son examen des articles, quelques propositions de modification.

Le Conseil d'État remarque dans le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup> qu'une double compétence pour l'octroi des aides à deux ministres, ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, peut causer des conflits d'intérêts et des lenteurs administratives.

Considérant certains paragraphes de l'article 2, le Conseil d'État fait des remarques relatives aux définitions, notamment celle du concept d'« entité économique » pour la définition d'« entreprise », qui pose question car il peut être interprété d'une manière différente du texte européen. Au niveau des paragraphes 13, 14 et 15, il propose de préciser l'articulation entre les trois définitions de l'infrastructure de charge accessible au public, privée et publique. Considérant la définition d'un véhicule électrique au paragraphe 28, le Conseil d'État rappelle que le renvoi à l'intitulé d'un acte situé à un niveau inférieur dans la hiérarchie des normes, n'est pas admis. Cette observation compte également pour l'article 4, paragraphe 5, point 3, définissant les catégories de véhicules.

L'article 9, qui a prévu une clause de « standstill », doit être omis grâce à une décision d'approbation de la Commission européenne autorisant le régime d'aides institué par le projet de loi.

Ultimement, le Conseil d'Etat formule quelques observations d'ordre légistique.

#### Avis complémentaire du Conseil d'Etat (28.6.2022)

Dans son avis complémentaire du 28 juin 2022, le Conseil d'État ne formule aucune autre observation quant au fond concernant les amendements et demande trois adaptations d'ordre légistique.

\*

### IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

#### Avis de la Chambre de Commerce (8.12.2021)

La Chambre de Commerce soutient le projet de loi et approuve l'introduction du régime d'aides, destiné à un cercle de bénéficiaires large et proposant des montants incitatifs. Elle salue la volonté du gouvernement d'introduire une demande accompagnée d'une procédure simple, et encourage le gouvernement à maintenir ce principe pour toutes les aides étatiques, mais préconise un éventuel support pour la détermination de certaines données techniques à renseigner.

Pourtant elle évoque la question du degré d'intelligence de l'infrastructure de charge, et se demande si la capacité actuelle du réseau électrique peut faire face à tout type de projet d'électromobilité. De plus, la Chambre de Commerce se pose des questions en relation avec les critères d'octroi des aides en relation avec la taille des entreprises éligibles pour l'aide financière, dépassant ceux prévus par la définition européenne des PME et s'interroge sur le caractère technique de certaines données à renseigner pour les PME (et non PME), qui pourraient représenter des freins pour certaines entreprises.

#### **Avis de la Chambre des Métiers (6.1.2022)**

La Chambre des Métiers n'a pas d'observation particulière à formuler concernant le projet de loi et se félicite de l'introduction des régimes d'aides pour les entreprises, qui sont une revendication de longue date.

#### **Avis de la Chambre des Salariés (9.2.2022)**

La Chambre des Salariés soutient le projet de loi, qui représente une plus-value pour les entreprises et les salariés et qui est indispensable pour dynamiser la transition vers l'électromobilité.

De manière générale, elle rajoute que le gouvernement devrait s'engager plus fortement au niveau européen pour assurer que le réseau européen d'infrastructures de charge accessibles au public soit également accessible aux citoyens luxembourgeois et que le paiement de la recharge se fasse à l'acte par l'utilisateur final. Ensuite, elle demande de développer d'autres structures permettant aux résidents dans des centres d'agglomération de profiter d'une place de stationnement propre avec un accès à une borne électrique.

#### **Avis du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises (28.3.2022)**

Le Syvicol salue les efforts du gouvernement dans le domaine de la promotion de l'électromobilité, mais est d'avis que les communes devraient avoir droit à des aides financières analogues à celles que le projet de loi prévoit pour les entreprises. En outre, il souligne le rôle important des communes dans le déploiement de l'infrastructure de charge publique, car une grande partie des emplacements qui se prêtent à l'installation font partie du domaine public communal. Il appelle également le gouvernement à mettre à disposition des communes des documents-types réglant les questions d'ordre juridique et technique de la mise à disposition du domaine public communal pour l'installation de bornes de charge par des entreprises privées à cause des questions de compétences et de responsabilité qui peuvent se poser.

\*

### **V. COMMENTAIRE DES ARTICLES**

#### *Remarque préliminaire*

La division du texte du projet de loi en chapitres est supprimée, pour ne garder que les articles. En effet, dans son avis du 10 mai 2022, le Conseil d'État propose, pour des raisons légistiques, de munir les chapitres d'un intitulé. Pour le chapitre III qui ne contient qu'un article, cela aboutirait à lui donner le même intitulé que celui de l'article. Comme la division du texte du projet de loi en chapitres n'apporte pas de plus-value particulière, celle-ci est donc supprimée.

Afin de tenir compte de la suppression des chapitres, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> et l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> sont adaptés : le bout de phrase « prévues aux chapitres II et III » est remplacé par l'expression « prévues dans la présente loi ».

#### *Article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> définit l'objet et le champ d'application de la loi.

Outre quelques remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État note que le paragraphe 1<sup>er</sup> attribue une compétence pour l'octroi des aides, de manière conjointe, à deux ministres. Il émet des réserves face à cette double compétence, source potentielle de conflits d'intérêts et de lenteurs administratives.

Les représentants gouvernementaux informent qu'ils ont, premièrement, instauré des garde-fous en prévoyant des critères d'attribution des aides objectifs et, deuxièmement, veillé à mettre en place une collaboration efficace entre les deux ministères aux fins de la mise en œuvre du régime d'aides. Il est donc décidé de conserver la double compétence car le régime d'aides mis en place par la loi en projet tombe dans le champ de compétence du Ministère de l'Économie et du Ministère de l'Énergie. L'article 1<sup>er</sup> se lira comme suit :

**Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

(1) Dans les limites budgétaires, les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, ci-après « les ministres », peuvent octroyer les aides en faveur d'infrastructures de charge prévues aux ~~chapitres II et III~~ **dans la présente loi** à des entreprises.

(2) Sont exclues du champ d'application de la présente loi :

- 1° les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° les entreprises en difficulté ;
- 3° les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

*Article 2*

L'article 2 définit certaines notions utilisées dans le texte du projet de loi.

Outre plusieurs remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

Le paragraphe 10 entend définir la notion d'« entreprise ». La première phrase reprend la première phrase de l'article 1<sup>er</sup> de l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 pour la définition de l'entreprise et n'appelle pas d'observation. Par contre, la deuxième phrase, qui reprend le concept d'« entité économique » pour la définition de l'entreprise pose question. Le concept d'« entreprise unique » est défini à l'article 2 du règlement (UE) n° 1407/2013 relatif aux aides de minimis. Il permet d'éviter le morcellement d'entreprises en vue du contournement relatif aux plafonds des aides par entreprise. Le règlement (UE) n° 651/2014 utilise quant à lui le concept d'« entreprises liées » pour le calcul des différents seuils caractérisant les PME. Le Conseil d'État est d'avis que si les auteurs du projet de loi retiennent une définition différente, ils prennent le risque que le texte luxembourgeois soit interprété d'une manière différente du texte européen, et ce même si les notions employées sont proches les unes des autres.

Les paragraphes 13, 14 et 15 entendent respectivement définir l'infrastructure de charge « accessible au public », l'infrastructure de charge « privée » et l'infrastructure de charge « publique ». L'articulation entre les trois définitions est à préciser. En effet, l'infrastructure de charge publique telle que définie au paragraphe 15 entre également dans le champ de la définition de l'« infrastructure de charge accessible au public » du paragraphe 13.

Par conséquent, au paragraphe 13, et à l'instar de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, il y a lieu de préciser que l'infrastructure de charge comprend des bornes de charge accessibles au public, mais qui n'appartiennent pas à l'infrastructure nationale déployée par les gestionnaires du réseau de distribution.

Ensuite le paragraphe 13 impose que l'infrastructure de charge accessible au public soit accessible au public « sans préavis ». Que faut-il entendre par les termes « sans préavis » ? S'agit-il d'exclure toute forme d'utilisation contractuelle des infrastructures ou s'agit-il d'exclure la réservation de l'utilisation de l'infrastructure à des moments précis ? L'accès non discriminatoire n'empêche pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement. Au vu de ce qui précède, les termes « sans préavis » sont à préciser ou à omettre.

Le paragraphe 14 entend définir l'infrastructure de charge privée comme étant celle utilisée par un cercle « restreint » de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique. Le Conseil d'État suggère d'omettre le terme « restreint », les termes « cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique » étant suffisants pour circonscrire les utilisateurs concernés.

Au paragraphe 28, contrairement aux références à des actes hiérarchiquement supérieurs ou de même nature, le renvoi à l'intitulé d'un acte situé à un niveau inférieur dans la hiérarchie des normes, tel que l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, n'est pas admis. En opérant un tel renvoi, l'acte visé voit en effet son champ d'application élargi par l'effet d'un acte autre que celui constituant sa base légale.

À la lecture des remarques du Conseil d'État, il est décidé ce qui suit :

S'agissant du point 13°, le Conseil d'État invite à préciser que les bornes de charge qui appartiennent à l'infrastructure nationale déployée par les gestionnaires du réseau de distribution sont exclues de celle-ci. Il est décidé de ne pas suivre l'avis du Conseil d'État car il n'y a, en pratique, aucun problème d'articulation entre ces deux définitions. Si les propriétaires de l'infrastructure de charge publique (c'est-à-dire des bornes du réseau « Chargy » et « Superchargy ») venaient à demander une aide sur le fondement de l'article 4, cette demande se heurterait à l'article 3, paragraphe 1, point 2° qui pose la condition relative à l'effet incitatif de l'aide. À travers cette condition, il est vérifié si l'aide demandée incite l'entreprise à installer des bornes de charge et donc, *in fine*, si elle est nécessaire. Or, en l'occurrence, les gestionnaires de réseau qui détiennent actuellement l'infrastructure de charge publique se sont déjà engagés à installer les bornes du réseau « Chargy » et « Superchargy » et ne pourront donc pas prétendre à une aide au titre de l'article 4. C'est justement parce que la condition relative à l'effet incitatif de l'aide n'est pas remplie qu'elle n'est pas exigée pour percevoir l'aide mise en place à l'article 6 qui leur est destinée. En tout état de cause, conformément à l'article 7 qui traite notamment du cumul des aides, il ne serait pas possible pour les propriétaires de l'infrastructure de charge publique de cumuler l'aide prévue à l'article 6 avec l'aide prévue à l'article 4. Par conséquent, l'adjonction de l'exclusion suggérée par le Conseil d'État n'est pas à mettre en œuvre car elle n'ajouterait rien et nuirait à la bonne lisibilité du texte.

Concernant le point 13°, le Conseil d'État suggère encore de préciser ou d'omettre les termes « sans préavis » figurant dans la définition de l'infrastructure de charge accessible au public. Ici aussi, il est décidé de ne pas suivre l'avis du Conseil d'État, mais de conserver le texte actuel tel quel. Ces termes ont été introduits dans la définition afin de préciser que les bornes de charge doivent pouvoir être utilisées sans adresser un avertissement préalable à l'opérateur de celles-ci. Cela évite par exemple qu'une infrastructure de charge en principe ouverte uniquement aux employés d'une entreprise, mais qui est rendue accessible à des clients à l'occasion d'un rendez-vous dans les locaux de l'entreprise, ne puisse être considérée comme une infrastructure de charge accessible au public au sens du point 13°. Les termes « sans préavis » ont donc pour fonction d'assurer que l'utilisateur ne doit pas demander une autorisation avant même de se rendre sur l'emplacement de l'infrastructure de charge aux fins de pouvoir utiliser celle-ci.

Concernant le point 14°, le nouveau texte donne suite à la proposition du Conseil d'État qui, arguant qu'il est surabondant, suggère de supprimer le terme « restreint » de la définition de l'infrastructure de charge privée. Cette suppression ne peut avoir pour effet de remettre en cause la bonne articulation entre les infrastructures de charge accessibles au public et les infrastructures de charge privées. Ainsi, il reste entendu que, lorsque l'utilisation de l'infrastructure de charge est restreinte à une catégorie générale de personnes, comme par exemple les clients, comme cela peut être le cas d'une infrastructure accessible au public au sens du point 13°, il ne peut être question d'un cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire.

Enfin, le point 28° est amendé pour introduire directement dans la loi les définitions de « véhicule automoteur électrique pur » et de « véhicule automoteur électrique hybride rechargeable » qui se trouvent respectivement à l'article 2, point 2.3, sous-point g) et sous-point f) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et vers lesquels le point 28° opérerait un simple renvoi. Cet amendement fait suite aux observations du Conseil d'État selon lesquelles le renvoi au règlement grand-ducal et donc à un acte situé à un niveau inférieur dans la hiérarchie des normes permettrait au pouvoir réglementaire d'élargir le champ d'application de la loi en projet.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

## **Art. 2. Définitions**

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

- 1° « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;

- 2° « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;
- 3° « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 4° « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatts, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;
- 5° « charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par un système informatique qui permet d'adapter la puissance mise à disposition par des bornes y raccordées selon des contraintes externes au système ;
- 6° « coûts admissibles » : les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ;
- 7° « date d'octroi de l'aide » : la date à laquelle le droit de recevoir l'aide est conféré au bénéficiaire en vertu de la présente loi ;
- 8° « début des travaux » : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux ;
- 9° « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ; 2. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ; 3. les infrastructures de charge privées ;
- 10° « entreprise » : toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Lorsque plusieurs personnes morales forment une entité économique unique du fait de l'existence de participations de contrôle de l'une des personnes morales dans l'autre ou d'autres liens fonctionnels, économiques et organiques entre elles, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs personnes physiques agissant de concert, c'est cette entité économique unique qui se qualifie d'entreprise au sens de la présente loi ;
- 11° « entreprise en difficulté » : une entreprise remplissant au moins une des conditions suivantes :
- a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves, et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société, conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil

et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;

- b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
- c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
- d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
- e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
- i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
  - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;
- 12° « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;
- 13° « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont ~~la~~ ou les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;
- 14° « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont ~~la~~ ou les bornes de charge sont utilisées par un cercle ~~restreint~~ de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;
- 15° « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 16° « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- 17° « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficié d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;
- 18° « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié ;
- 19° « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 20° « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;

- 21° « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatts dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- 22° « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- 23° « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 24° « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;
- 25° « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;
- 26° « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- 27° « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission d'opérateur de l'infrastructure de charge publique est assurée par les gestionnaires de réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;
- 28° « véhicule électrique » : un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point g) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ou un véhicule automoteur électrique hybride rechargeable au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point f) dudit arrêté un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou 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 ou un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'émet aucune remarque.

### Article 3

L'article 3 pose les conditions qui doivent être remplies afin que les entreprises puissent bénéficier des aides prévues aux articles 4 et 5, et ce indépendamment de la nature de l'infrastructure de charge. Hormis quelques suggestions d'ordre légistique, il ne suscite pas de remarque de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

#### Art. 3. Critères d'éligibilité généraux

(1) Les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- 1° l'entreprise porte un ou plusieurs projets visant à installer des infrastructures de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° l'aide a un effet incitatif. Celui-ci est présumé lorsque l'entreprise a soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté une demande d'aide écrite aux ministres conformément à l'article 5 avant le début des travaux liés au projet en question ;

3° les infrastructures de charge :

- a) sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 13bis, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes sont alimentées par le biais d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1decies, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité conclus avec des producteurs d'électricité renouvelable ;
- b) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de sa mise en service ;
- c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;
- d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;
- e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées au point 3 visent la capacité de charge supplémentaire.

(2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1<sup>o</sup>, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :

- 1° Le crédit-preneur donne mandat au crédit-bailleur pour demander l'aide prévue à l'article 4 ou 5 et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 2° L'aide prévue à l'article 4 ou 5 est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail. A cet effet, le contrat de crédit-bail indique clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;
- 3° Le crédit-preneur acquière la propriété de la ou des infrastructures de charge subventionnées à la fin du contrat de crédit-bail.

#### Article 4

L'article 4 définit le régime des aides en faveur des infrastructures de charge attribuées à la suite d'une mise en concurrence.

Outre quelques remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la condition de procédure de mise en concurrence n'apparaît qu'à partir du paragraphe 5. Or, le paragraphe 1<sup>er</sup> vise l'aide applicable aux infrastructures tant privées que publiques. À son avis, il conviendrait, aux fins de la meilleure lisibilité du texte, d'ajouter que ces infrastructures sont attribuées dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence.

À la lecture des remarques du Conseil d'État, il est décidé ce qui suit :

Le paragraphe 1<sup>er</sup> fait l'objet d'un amendement dont le but est d'améliorer la lisibilité du texte, comme le suggère le Conseil d'État. Il est ainsi précisé que l'aide est attribuée à la suite d'une mise en concurrence.

Le paragraphe 5, point 3° est amendé afin de tenir compte des remarques du Conseil d'État sur le renvoi à un texte inférieur dans la hiérarchie des normes. Partant, le renvoi à l'arrêté grand-ducal est supprimé et remplacé par un renvoi aux règlements européens correspondants qui définissent les catégories de véhicules, c'est-à-dire à l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, et l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. Pour

rappel, le paragraphe 5, point 3° permet de limiter l'appel à projets à des infrastructures de charge dédiées à certaines catégories de véhicules et de leur accorder une aide supérieure lorsque cela est nécessaire pour remédier à la défaillance de marché. Comme l'explique le commentaire des articles, est par exemple visé le cas de figure des infrastructures de charge pour poids lourds, pour lesquelles le marché est encore moins développé.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

**Art. 4. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence**

(1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée à la suite d'une mise en concurrence aux conditions énoncées aux paragraphes suivants 2 à 10.

(2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3°, les infrastructures de charge accessibles au public :

1° sont non-discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;

2° s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes ;

3° permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;

4° affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;

5° assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;

6° consistent de points de charge connectés ;

7° partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national. Les modalités de ce partage des données peuvent être déterminées par voie de règlement grand-ducal par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

(3) La capacité de charge du projet ne peut être inférieure à 175 kilowatts.

(4) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

1° 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;

2° 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;

3° 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40 pour cent du budget alloué à celui-ci.

Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, ~~du présent article~~, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70 pour cent des coûts admissibles et le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise peut s'élever à 70 pour cent du budget alloué à l'appel à projets.

(5) La sélection des projets se fait au moyen d'un ou de plusieurs appels à projets ouverts, transparents et non discriminatoires organisés par les ministres.

Ces appels à projets peuvent être limités à des infrastructures de charge :

1° situées dans certaines zones géographiques ;

2° accessibles au public ou privées ;

3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de l'article 2 bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ;

4° dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

Le budget maximal par appel à projets ne peut dépasser 7 000 000 euros.

(6) Sous peine d'irrecevabilité et sans préjudice des informations supplémentaires exigées dans l'appel à projets, les projets soumis par les entreprises contiennent les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
- 4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de charge et une description des types d'utilisateurs visés ;
- 5° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes ainsi que la capacité de charge des infrastructures ;
- 6° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure existante ;
- 7° une liste des coûts admissibles ;
- 8° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 9° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale des infrastructures de charge ;
- 10° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 11° lorsque l'entreprise n'est pas le propriétaire du terrain, un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide portant sur l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de charge.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

(7) La sélection se fait dans la limite du budget de l'appel à projets sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 100 pour cent. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge ne sont pas physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année, mais au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 80 pour cent, tandis que la capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge privées est prise en compte à hauteur de 60 pour cent. En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

(8) Lorsqu'un projet porte sur des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité, aux fins de l'application des paragraphes 4 et 7 du présent article, celui-ci est traité comme un projet portant sur des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.

(9) Un maximum de 90 pour cent des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets peuvent être retenus. Lorsque le nombre de projets soumis est inférieur à dix, au moins un projet ne peut être retenu.

(10) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat émet seulement une remarque d'ordre légistique.

#### Article 5

L'article 5 introduit une aide en faveur des seules infrastructures de charge privées dont peuvent bénéficier uniquement les petites et moyennes entreprises. Cette aide se caractérise par une procédure d'attribution plus simple que celle prévue à l'article 4, et ce afin de permettre plus facilement au plus grand nombre de petites et moyennes entreprises de transitionner vers l'électromobilité dans le cadre de leur activité économique. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Art. 5. Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises**

(1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphe 2 à 5.

(2) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

1° 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;

2° 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

Une majoration de 10 points de pourcentage peut être appliquée lorsque l'infrastructure de charge composée d'au moins quatre points de charge repose sur un système de charge intelligent.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'intensité maximale de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 pour cent.

(3) Le montant absolu de l'aide par entreprise ne peut pas dépasser :

1° 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création ou l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des coûts liés au raccordement au réseau ;

2° 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.

(4) Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet par an sous forme écrite aux ministres au plus tard le 31 décembre 2024. La demande contient les informations suivantes :

1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;

2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;

3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;

4° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes de charge ainsi que la capacité de charge des infrastructures de charge, et si celles-ci contiennent un système de charge intelligent ;

5° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure de charge existante ;

- 6° la liste des coûts admissibles ;
- 7° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 8° l'adresse à laquelle sont situées les infrastructures de charge ;
- 9° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

#### *Article 6*

L'article 6 introduit une aide pour les propriétaires de l'infrastructure de charge publique déployée en vertu de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et opérant sous les noms commerciaux « Chargy » et « SuperChargy ». Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

##### **Art. 6. Aide en faveur de l'infrastructure de charge publique**

- (1) Il est attribué une aide aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique.
- (2) L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70 pour cent du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public instituée par la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité consistant dans le déploiement de l'infrastructure de charge publique.
- (3) En vue de l'obtention de l'aide, chaque propriétaire de l'infrastructure de charge publique soumet une demande d'aide sous forme écrite aux ministres au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur de la présente loi. Sous peine d'irrecevabilité, toute demande doit contenir les informations suivantes :
  - 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
  - 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
  - 3° pour chaque borne de charge publique existante détenue par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date de mise en service, les coordonnées de géolocalisation ainsi que la valeur résiduelle ;
  - 4° pour chaque borne de charge publique future planifiée par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date prévisionnelle de début et de finalisation des travaux ainsi que les montants prévisionnels des investissements futurs ;
  - 5° le montant et l'intensité de l'aide.

(4) En ce qui concerne l'aide relative aux bornes de charge publiques existantes, la demande visée au paragraphe 3 est considérée comme demande de paiement.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide relatives aux bornes de charge publiques futures sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de celles-ci. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux investissements encourus ainsi que des preuves des paiements afférents.

#### *Article 7*

L'article 7 prévoit que l'aide prend la forme d'une subvention en capital et interdit son cumul pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres régimes d'aides.

Le Conseil d'État demande la suppression du paragraphe 2 en raison de sa redondance avec le paragraphe 3. Il est décidé de donner suite à cette demande du Conseil d'État. À noter que, dans l'esprit des auteurs du projet de loi, le paragraphe 2 traitait de la problématique du cumul des aides prévues dans la présente loi entre elles, tandis que le paragraphe 3 traitait de celle du cumul des aides prévues dans la présente loi avec d'autres régimes d'aides. À la suite de la suppression de l'ancien paragraphe 2, il doit rester entendu que le nouveau paragraphe 2 traite désormais des deux cas de figure, soit du cumul des aides octroyées sur le fondement de la présente loi avec toute autre aide, y compris celles déjà octroyées sur le fondement de cette même loi.

L'article 7 se lira comme suit :

**Art. 7. Forme et cumul de l'aide**

(1) Les aides prévues aux ~~chapitres II et III~~ **dans la présente loi** prennent la forme d'une subvention en capital.

~~(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles.~~

(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres aides, y compris les aides *de minimis* prévues par le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

*Article 8*

L'article 8 précise que toute non-conformité à la présente loi ou toute fourniture de renseignements sciemment inexacts ou incomplets implique la restitution de l'aide perçue, intégralement ou partiellement, majorée d'intérêts. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

**Art. 8. Contrôle et restitution de l'aide**

(1) L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée ou si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables, avant l'expiration d'un délai de trois mois à partir de la date de la décision ministérielle de remboursement, sauf si celle-ci prévoit à cet effet un autre délai.

(2) Toute aide peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.

À cette fin, les entreprises bénéficiaires d'une aide prévue par la présente loi sont tenues d'autoriser la visite des infrastructures de charge par les délégués des ministres et de leur fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle.

*Article 9*

L'article 9 prévoit une clause de « standstill », conditionnant le régime d'aide mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 9. Clause suspensive**

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Le Conseil d'État note que cet article est devenu sans objet suite à la décision de la Commission européenne du 7 mars 2022, et doit, partant, être omis. Il est décidé de donner suite à cette remarque du Conseil d'État et de supprimer l'article sous rubrique.

\*

## VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit :

\*

### PROJET DE LOI

#### relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

##### Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application

(1) Dans les limites budgétaires, les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, ci-après « ministres », peuvent octroyer les aides en faveur d'infrastructures de charge prévues dans la présente loi à des entreprises.

(2) Sont exclues du champ d'application de la présente loi :

- 1° les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° les entreprises en difficulté ;
- 3° les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

##### Art. 2. Définitions

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

- 1° « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;
- 2° « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;
- 3° « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 4° « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatts, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;
- 5° « charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par un système informatique qui permet d'adapter la puissance mise à disposition par des bornes y raccordées selon des contraintes externes au système ;
- 6° « coûts admissibles » : les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ;
- 7° « date d'octroi de l'aide » : la date à laquelle le droit de recevoir l'aide est conféré au bénéficiaire en vertu de la présente loi ;
- 8° « début des travaux » : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat

de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux ;

- 9° « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ; 2. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ; 3. les infrastructures de charge privées ;
- 10° « entreprise » : toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Lorsque plusieurs personnes morales forment une entité économique unique du fait de l'existence de participations de contrôle de l'une des personnes morales dans l'autre ou d'autres liens fonctionnels, économiques et organiques entre elles, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs personnes physiques agissant de concert, c'est cette entité économique unique qui se qualifie d'entreprise au sens de la présente loi ;
- 11° « entreprise en difficulté » : une entreprise remplissant au moins une des conditions suivantes :
- a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves, et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société, conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;
  - b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
  - c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
  - d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
  - e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
    - i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
    - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;
- 12° « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;
- 13° « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;

- 14° « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont les bornes de charge sont utilisées par un cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;
- 15° « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 16° « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- 17° « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficié d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;
- 18° « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié ;
- 19° « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 20° « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- 21° « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatts dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- 22° « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- 23° « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 24° « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;
- 25° « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;
- 26° « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- 27° « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission d'opérateur de l'infrastructure de charge publique est assurée par les gestionnaires de réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;
- 28° « véhicule électrique » : un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou plusieurs dispositifs de stockage de l'énergie électrique, un ou plu-

sieurs 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 ou un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.

### **Art. 3. Critères d'éligibilité généraux**

(1) Les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- 1° l'entreprise porte un ou plusieurs projets visant à installer des infrastructures de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° l'aide a un effet incitatif. Celui-ci est présumé lorsque l'entreprise a soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté une demande d'aide écrite aux ministres conformément à l'article 5 avant le début des travaux liés au projet en question ;
- 3° les infrastructures de charge :
  - a) sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 13*bis*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes sont alimentées par le biais d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1*decies*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité conclus avec des producteurs d'électricité renouvelable ;
  - b) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de sa mise en service ;
  - c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;
  - d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;
  - e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées au point 3 visent la capacité de charge supplémentaire.

(2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1°, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :

- 1° Le crédit-preneur donne mandat au crédit-bailleur pour demander l'aide prévue à l'article 4 ou 5 et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 2° L'aide prévue à l'article 4 ou 5 est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail. A cet effet, le contrat de crédit-bail indique clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;
- 3° Le crédit-preneur acquière la propriété de la ou des infrastructures de charge subventionnées à la fin du contrat de crédit-bail.

### **Art. 4. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence**

(1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée à la suite d'une mise en concurrence aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 10.

(2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3°, les infrastructures de charge accessibles au public :

- 1° sont non-discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs

de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;

- 2° s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes ;
- 3° permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;
- 4° affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;
- 5° assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;
- 6° consistent de points de charge connectés ;
- 7° partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national. Les modalités de ce partage des données peuvent être déterminées par voie de règlement grand-ducal par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

(3) La capacité de charge du projet ne peut être inférieure à 175 kilowatts.

(4) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

- 1° 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;
- 2° 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;
- 3° 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40 pour cent du budget alloué à celui-ci.

Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70 pour cent des coûts admissibles et le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise peut s'élever à 70 pour cent du budget alloué à l'appel à projets.

(5) La sélection des projets se fait au moyen d'un ou de plusieurs appels à projets ouverts, transparents et non discriminatoires organisés par les ministres.

Ces appels à projets peuvent être limités à des infrastructures de charge :

- 1° situées dans certaines zones géographiques ;
- 2° accessibles au public ou privées ;
- 3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de l'article 4 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de l'article 4 du règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ;
- 4° dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

Le budget maximal par appel à projets ne peut dépasser 7 000 000 euros.

(6) Sous peine d'irrecevabilité et sans préjudice des informations supplémentaires exigées dans l'appel à projets, les projets soumis par les entreprises contiennent les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;

- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
- 4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de charge et une description des types d'utilisateurs visés ;
- 5° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes ainsi que la capacité de charge des infrastructures ;
- 6° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure existante ;
- 7° une liste des coûts admissibles ;
- 8° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 9° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale des infrastructures de charge ;
- 10° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 11° lorsque l'entreprise n'est pas le propriétaire du terrain, un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide portant sur l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de charge.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

(7) La sélection se fait dans la limite du budget de l'appel à projets sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 100 pour cent. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge ne sont pas physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année, mais au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 80 pour cent, tandis que la capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge privées est prise en compte à hauteur de 60 pour cent. En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

(8) Lorsqu'un projet porte sur des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité, aux fins de l'application des paragraphes 4 et 7, celui-ci est traité comme un projet portant sur des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.

(9) Un maximum de 90 pour cent des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets peuvent être retenus. Lorsque le nombre de projets soumis est inférieur à dix, au moins un projet ne peut être retenu.

(10) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

#### **Art. 5. Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises**

(1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5.

(2) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

- 1° 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;
- 2° 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

Une majoration de 10 points de pourcentage peut être appliquée lorsque l'infrastructure de charge composée d'au moins quatre points de charge repose sur un système de charge intelligent.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'intensité maximale de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 pour cent.

(3) Le montant absolu de l'aide par entreprise ne peut pas dépasser :

- 1° 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création ou l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des coûts liés au raccordement au réseau ;
- 2° 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.

(4) Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet par an sous forme écrite aux ministres au plus tard le 31 décembre 2024. La demande contient les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
- 4° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes de charge ainsi que la capacité de charge des infrastructures de charge, et si celles-ci contiennent un système de charge intelligent ;
- 5° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure de charge existante ;
- 6° la liste des coûts admissibles ;
- 7° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 8° l'adresse à laquelle sont situées les infrastructures de charge ;
- 9° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

#### **Art. 6. Aide en faveur de l'infrastructure de charge publique**

(1) Il est attribué une aide aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique.

(2) L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70 pour cent du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public instituée par la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité consistant dans le déploiement de l'infrastructure de charge publique.

(3) En vue de l'obtention de l'aide, chaque propriétaire de l'infrastructure de charge publique soumet une demande d'aide sous forme écrite aux ministres au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur de la présente loi. Sous peine d'irrecevabilité, toute demande doit contenir les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;

- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° pour chaque borne de charge publique existante détenue par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date de mise en service, les coordonnées de géolocalisation ainsi que la valeur résiduelle ;
- 4° pour chaque borne de charge publique future planifiée par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date prévisionnelle de début et de finalisation des travaux ainsi que les montants prévisionnels des investissements futurs ;
- 5° le montant et l'intensité de l'aide.

(4) En ce qui concerne l'aide relative aux bornes de charge publiques existantes, la demande visée au paragraphe 3 est considérée comme demande de paiement.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide relatives aux bornes de charge publiques futures sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de celles-ci. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux investissements encourus ainsi que des preuves des paiements afférents.

#### **Art. 7. Forme et cumul de l'aide**

(1) Les aides prévues dans la présente loi prennent la forme d'une subvention en capital.

(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres aides, y compris les aides *de minimis* prévues par le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

#### **Art. 8. Contrôle et restitution de l'aide**

(1) L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée ou si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables, avant l'expiration d'un délai de trois mois à partir de la date de la décision ministérielle de remboursement, sauf si celle-ci prévoit à cet effet un autre délai.

(2) Toute aide peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.

A cette fin, les entreprises bénéficiaires d'une aide prévue par la présente loi sont tenues d'autoriser la visite des infrastructures de charge par les délégués des ministres et de leur fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle.

Luxembourg, le 1<sup>er</sup> juillet 2022

*Le Président,*  
François BENOY

*La Rapportrice,*  
Jessie THILL





Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7925

**N° 7925****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI****relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques****Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

- (1) Dans les limites budgétaires, les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, ci-après « ministres », peuvent octroyer les aides en faveur d'infrastructures de charge prévues dans la présente loi à des entreprises.
- (2) Sont exclues du champ d'application de la présente loi :
  - 1° les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
  - 2° les entreprises en difficulté ;
  - 3° les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

**Art. 2. Définitions**

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

- 1° « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;
- 2° « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;
- 3° « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 4° « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatts, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant

continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;

- 5° « charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par un système informatique qui permet d'adapter la puissance mise à disposition par des bornes y raccordées selon des contraintes externes au système ;
- 6° « coûts admissibles » : les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ;
- 7° « date d'octroi de l'aide » : la date à laquelle le droit de recevoir l'aide est conféré au bénéficiaire en vertu de la présente loi ;
- 8° « début des travaux » : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux ;
- 9° « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ; 2. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ; 3. les infrastructures de charge privées ;
- 10° « entreprise » : toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Lorsque plusieurs personnes morales forment une entité économique unique du fait de l'existence de participations de contrôle de l'une des personnes morales dans l'autre ou d'autres liens fonctionnels, économiques et organiques entre elles, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs personnes physiques agissant de concert, c'est cette entité économique unique qui se qualifie d'entreprise au sens de la présente loi ;
- 11° « entreprise en difficulté » : une entreprise remplissant au moins une des conditions suivantes :
  - a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves, et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société, conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin

2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;

- b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
- c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
- d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
- e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
  - i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
  - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;

12° « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;

13° « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;

14° « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont les bornes de charge sont utilisées par un cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;

15° « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;

16° « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;

17° « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficié d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;

- 18° « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié ;
- 19° « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 20° « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- 21° « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatts dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- 22° « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- 23° « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 24° « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;
- 25° « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;
- 26° « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- 27° « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission

d'opérateur de l'infrastructure de charge publique est assurée par les gestionnaires de réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;

- 28° « véhicule électrique » : un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou 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 ou un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.

### **Art. 3. Critères d'éligibilité généraux**

- (1) Les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :
- 1° l'entreprise porte un ou plusieurs projets visant à installer des infrastructures de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
  - 2° l'aide a un effet incitatif. Celui-ci est présumé lorsque l'entreprise a soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté une demande d'aide écrite aux ministres conformément à l'article 5 avant le début des travaux liés au projet en question ;
  - 3° les infrastructures de charge :
    - a) sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 13*bis*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes sont alimentées par le biais d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1*decies*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité conclus avec des producteurs d'électricité renouvelable ;
    - b) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de sa mise en service ;
    - c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;
    - d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;
    - e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées au point 3 visent la capacité de charge supplémentaire.

- (2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1°, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :
- 1° Le crédit-preneur donne mandat au crédit-bailleur pour demander l'aide prévue à l'article 4 ou 5 et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
  - 2° L'aide prévue à l'article 4 ou 5 est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail. A cet effet, le contrat de crédit-bail indique clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;
  - 3° Le crédit-preneur acquiert la propriété de la ou des infrastructures de charge subventionnées à la fin du contrat de crédit-bail.

#### **Art. 4. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence**

- (1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée à la suite d'une mise en concurrence aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 10.
- (2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3°, les infrastructures de charge accessibles au public :
- 1° sont non-discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;
  - 2° s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes ;
  - 3° permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;
  - 4° affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;
  - 5° assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;
  - 6° consistent de points de charge connectés ;
  - 7° partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national. Les modalités de ce partage des données peuvent être déterminées par voie de règlement grand-ducal par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

- (3) La capacité de charge du projet ne peut être inférieure à 175 kilowatts.
- (4) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :
- 1° 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;
  - 2° 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;
  - 3° 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40 pour cent du budget alloué à celui-ci.

Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70 pour cent des coûts admissibles et le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise peut s'élever à 70 pour cent du budget alloué à l'appel à projets.

- (5) La sélection des projets se fait au moyen d'un ou de plusieurs appels à projets ouverts, transparents et non discriminatoires organisés par les ministres.

Ces appels à projets peuvent être limités à des infrastructures de charge :

- 1° situées dans certaines zones géographiques ;
- 2° accessibles au public ou privées ;
- 3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de l'article 4 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de l'article 4 du règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ;
- 4° dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

Le budget maximal par appel à projets ne peut dépasser 7 000 000 euros.

- (6) Sous peine d'irrecevabilité et sans préjudice des informations supplémentaires exigées dans l'appel à projets, les projets soumis par les entreprises contiennent les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
- 4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de charge et une description des types d'utilisateurs visés ;
- 5° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes ainsi que la capacité de charge des infrastructures ;

6° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure existante ;

7° une liste des coûts admissibles ;

8° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;

9° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale des infrastructures de charge ;

10° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;

11° lorsque l'entreprise n'est pas le propriétaire du terrain, un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide portant sur l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de charge.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

- (7) La sélection se fait dans la limite du budget de l'appel à projets sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 100 pour cent. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge ne sont pas physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année, mais au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 80 pour cent, tandis que la capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge privées est prise en compte à hauteur de 60 pour cent. En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

- (8) Lorsqu'un projet porte sur des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité, aux fins de l'application des paragraphes 4 et 7, celui-ci est traité comme un projet portant sur des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.
- (9) Un maximum de 90 pour cent des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets peuvent être retenus. Lorsque le nombre de projets soumis est inférieur à dix, au moins un projet ne peut être retenu.
- (10) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant

clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

#### **Art. 5. Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises**

(1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5.

(2) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

1° 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;

2° 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

Une majoration de 10 points de pourcentage peut être appliquée lorsque l'infrastructure de charge composée d'au moins quatre points de charge repose sur un système de charge intelligent.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'intensité maximale de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 pour cent.

(3) Le montant absolu de l'aide par entreprise ne peut pas dépasser :

1° 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création ou l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des coûts liés au raccordement au réseau ;

2° 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.

(4) Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet par an sous forme écrite aux ministres au plus tard le 31 décembre 2024. La demande contient les informations suivantes :

1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;

2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;

3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;

4° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes de charge ainsi que la capacité de charge des infrastructures de charge, et si celles-ci contiennent un système de charge intelligent ;

5° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure de charge existante ;

6° la liste des coûts admissibles ;

7° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;

8° l'adresse à laquelle sont situées les infrastructures de charge ;

9° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur.

- (5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

#### **Art. 6. Aide en faveur de l'infrastructure de charge publique**

- (1) Il est attribué une aide aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique.
- (2) L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70 pour cent du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public instituée par la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité consistant dans le déploiement de l'infrastructure de charge publique.
- (3) En vue de l'obtention de l'aide, chaque propriétaire de l'infrastructure de charge publique soumet une demande d'aide sous forme écrite aux ministres au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur de la présente loi. Sous peine d'irrecevabilité, toute demande doit contenir les informations suivantes :
- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
  - 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
  - 3° pour chaque borne de charge publique existante détenue par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date de mise en service, les coordonnées de géolocalisation ainsi que la valeur résiduelle ;
  - 4° pour chaque borne de charge publique future planifiée par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date prévisionnelle de début et de finalisation des travaux ainsi que les montants prévisionnels des investissements futurs ;
  - 5° le montant et l'intensité de l'aide.
- (4) En ce qui concerne l'aide relative aux bornes de charge publiques existantes, la demande visée au paragraphe 3 est considérée comme demande de paiement.
- (5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide relatives aux bornes de charge publiques futures sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de celles-ci. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux investissements encourus ainsi que des preuves des paiements afférents.

#### **Art. 7. Forme et cumul de l'aide**

- (1) Les aides prévues dans la présente loi prennent la forme d'une subvention en capital.
- (2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres aides, y compris les aides *de minimis* prévues par le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

#### **Art. 8. Contrôle et restitution de l'aide**

- (1) L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée ou si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables, avant l'expiration d'un délai de trois mois à partir de la date de la décision ministérielle de remboursement, sauf si celle-ci prévoit à cet effet un autre délai.

- (2) Toute aide peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.

A cette fin, les entreprises bénéficiaires d'une aide prévue par la présente loi sont tenues d'autoriser la visite des infrastructures de charge par les délégués des ministres et de leur fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle.

Projet de loi adopté par la Chambre des  
Députés en sa séance publique du 5 juillet 2022

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

7925

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 05/07/2022 19:13:17	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 1	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7925 Aides véhicules électriques	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7925	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	39	1	0	40
Procuration:	19	1	0	20
Total:	58	2	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui	(M. Schaaf Jean-Paul)	Mme Arendt épouse Kemp Nank	Oui	
M. Eicher Emile	Oui	(Mme Arendt épouse Kemp Nank)	M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	(M. Eischen Félix)
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui	(M. Halsdorf Jean-Marie)	M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	(M. Spautz Marc)
Mme Modert Octavie	Oui	(Mme Hansen Martine)	M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	(M. Lies Marc)
M. Wolter Michel	Oui	(M. Galles Paul)			

<b>déi gréng</b>					
Mme Ahmedova Semiray	Oui	(M. Hansen- Marc)	M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui	(Mme Lorsché Josée)	M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	(Mme Empain Stéphanie)
Mme Thill Jessie	Oui				

<b>DP</b>					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui	(M. Graas Gusty)	Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	(M. Bauler André)
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Hahn Max)

<b>LSAP</b>					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	(Mme Hemmen Cécile)
Mme Burton Tess	Oui	(Mme Asselborn-Bintz Simone)	Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	(M. Cruchten Yves)
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. Weber Carlo	Oui	

<b>déi Lénk</b>					
Mme Cecchetti Myriam	Abst.		Mme Oberweis Nathalie	Abst.	(Mme Cecchetti Myriam)

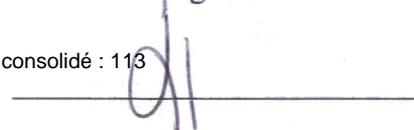
<b>Piraten</b>					
M. Clement Sven	Oui	(M. Goergen Marc)	M. Goergen Marc	Oui	

<b>ADR</b>					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:



Le Secrétaire général:



7925/09

**N° 7925<sup>9</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(15.7.2022)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 5 juillet 2022 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant  
dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 5 juillet 2022 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 10 mai et 28 juin 2022 ;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 16 votants, le 15 juillet 2022.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire

### Procès-verbal de la réunion du 01 juillet 2022

#### Ordre du jour :

1. 7925 Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques  
- Rapporteur : Madame Jessie Thill  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. Divers

\*

Présents : Mme Semiray Ahmedova, M. André Bauler, M. François Benoy, Mme Myriam Cecchetti, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, Mme Martine Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Fred Keup, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Adehm, remplaçant M. Gilles Roth

M. Simeon Hagspiel, M. Xavier Hansen, Ministère de l'Energie  
Mme Lea Werner, Ministère de l'Economie  
Mme Caroline Guezennec, Administration parlementaire  
Mme Liz Reitz, attachée parlementaire (déi gréng)

\*

Présidence : M. François Benoy, Président de la Commission

\*

1. **7925** **Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'État et constatent qu'hormis des adaptations d'ordre légistique, aucune observation n'est formulée concernant les amendements.

Madame la Rapportrice présente son projet de rapport. Pour les détails exhaustifs de ce document, il est renvoyé au courrier électronique n°278353.

Hormis quelques corrections purement rédactionnelles, cette présentation ne soulève aucun commentaire.

Le projet de rapport est adopté à la majorité des membres présents, la sensibilité *déi Lénk* s'abstenant.

## **2.**            **Divers**

Monsieur le Président confirme que la demande du groupe parlementaire CSV de convoquer une réunion au sujet de ses propositions d'amendements au projet de loi n°7255 sera mise à l'ordre du jour en même temps que l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État.

Luxembourg, le 4 juillet 2022

<p><b>Procès-verbal approuvé et certifié exact</b></p>
--





**Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de  
l'Aménagement du territoire**

**Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et  
de l'Espace**

**Procès-verbal de la réunion du 02 juin 2022**

Ordre du jour :

1. 7925 Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
2. Divers

\*

Présents : Mme Semiray Ahmedova, M. André Bauler, M. François Benoy, Mme Myriam Cecchetti, Mme Stéphanie Empain, M. Paul Galles, M. Max Hahn, Mme Martine Hansen, M. Aly Kaes, M. Fred Keup, M. Gilles Roth, M. Jean-Paul Schaaf, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, membres de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire

Mme Simone Asselborn-Bintz, remplaçant Mme Cécile Hemmen

M. Marc Goergen, observateur délégué

Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Charles Margue, Mme Lydia Mutsch, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, membres de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Mme Nancy Arendt épouse Kemp, remplaçant M. Marc Spautz

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Claude Turmes, Ministre de l'Energie

M. Simeon Hagspiel, M. Xavier Hansen, M. Paul Matzet, du Ministère de l'Energie

M. Bob Feidt, Mme Léa Werner, du Ministère de l'Economie

Mme Liz Reitz, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. François Benoy, Président de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire

\*

**1. 7925 Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

Madame Jessie Thill est nommée Rapportrice.

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent et au document annexé au présent procès-verbal.

En bref, le projet a pour objet de soutenir financièrement les entreprises qui investissent dans l'infrastructure de charge pour véhicules électriques ; il introduit trois aides financières :

- La première s'adresse aux entreprises ayant des projets d'infrastructures de charge d'envergure, publiques et privées, et sera attribuée à la suite d'une mise en concurrence.
- La seconde s'adresse aux petites et moyennes entreprises souhaitant installer une infrastructure de charge privée qui leur est réservée ; elle revêt la forme d'une procédure de demande simplifiée.
- La troisième s'adresse aux gestionnaires de réseaux de distribution et aux entreprises tierces souhaitant reprendre l'infrastructure de charge publique « Chargy ». Un appel d'offre est lancé pour la reprise de cette dernière suite à l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2019/9441 excluant que les gestionnaires de réseaux soient propriétaires ou opérateurs de l'infrastructure de charge publique.

À noter que le régime d'aides mis en place par le projet de loi a été approuvé par la Commission européenne par décision du 7 mars 2022.

**Examen des articles**

**Remarque préliminaire**

La division du texte du projet de loi en chapitres est supprimée, pour ne garder que les articles. En effet, dans son avis du 10 mai 2022, le Conseil d'État propose, pour des raisons légistiques, de munir les chapitres d'un intitulé. Pour le chapitre III qui ne contient qu'un article, cela aboutirait à lui donner le même intitulé que celui de l'article. Comme la division du texte du projet de loi en chapitres n'apporte pas de plus-value particulière, celle-ci est donc supprimée. Afin de tenir compte de la suppression des chapitres, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> et l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> sont adaptés : le bout de phrase « prévues aux chapitres II et III » est remplacé par l'expression « prévues dans la présente loi ».

**Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup> définit l'objet et le champ application de la loi.

Outre quelques remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État note que le paragraphe 1<sup>er</sup> attribue une compétence pour l'octroi des aides, de manière conjointe, à deux ministres. Il émet des réticences face à cette double compétence, source potentielle de conflits d'intérêts et de lenteurs administratives. Les représentants gouvernementaux informent qu'ils ont, premièrement, instauré des garde-fous en prévoyant des critères d'attribution des aides objectifs et, deuxièmement, veillé à mettre en place une collaboration efficace entre les deux ministères aux fins de la mise en œuvre du régime d'aides. Il est donc décidé de conserver la double compétence car le régime d'aides mis en place par la loi en projet tombe dans le champ de compétence du Ministère de l'Économie et du Ministère de l'Énergie. L'article 1<sup>er</sup> se lira comme suit :

#### **Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

(1) Dans les limites budgétaires, les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, ci-après « les ministres », peuvent octroyer les aides en faveur d'infrastructures de charge prévues aux ~~chapitres II et III~~ **dans la présente loi** à des entreprises.

(2) Sont exclues du champ d'application de la présente loi :

1<sup>o</sup> les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;

2<sup>o</sup> les entreprises en difficulté ;

3<sup>o</sup> les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

#### **Article 2**

L'article 2 définit certaines notions utilisées dans le texte du projet de loi.

Outre plusieurs remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

Le paragraphe 10 entend définir la notion d'« entreprise ». La première phrase reprend la première phrase de l'article 1<sup>er</sup> de l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 pour la définition de l'entreprise et n'appelle pas d'observation. Par contre, la deuxième phrase, qui reprend le concept d'« entité économique » pour la définition de l'entreprise pose question. Le concept d'« entreprise unique » est défini à l'article 2 du règlement (UE) n° 1407/2013 relatif aux aides de minimis. Il permet d'éviter le morcellement d'entreprises en vue du contournement relatif aux plafonds des aides par entreprise. Le règlement (UE) n° 651/2014 utilise quant à lui le concept d'« entreprises liées » pour le calcul des différents seuils caractérisant les PME. Le Conseil d'État est d'avis que si les auteurs du projet de loi retiennent une définition différente, ils prennent le risque que le texte luxembourgeois soit interprété d'une manière différente du texte européen, et ce même si les notions employées sont proches les unes des autres.

Les paragraphes 13, 14 et 15 entendent respectivement définir l'infrastructure de charge « accessible au public », l'infrastructure de charge « privée » et l'infrastructure de charge « publique ». L'articulation entre les trois définitions est à préciser. En effet, l'infrastructure de charge publique telle que définie au paragraphe 15 entre également dans le champ de la définition de l'« infrastructure de charge accessible au public » du paragraphe 13.

Par conséquent, au paragraphe 13, et à l'instar de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, il y a lieu de préciser que l'infrastructure de charge comprend des bornes de charge accessibles au public, mais qui n'appartiennent pas à l'infrastructure nationale déployée par les gestionnaires du réseau de distribution.

Ensuite le paragraphe 13 impose que l'infrastructure de charge accessible au public soit accessible au public « sans préavis ». Que faut-il entendre par les termes « sans préavis » ? S'agit-il d'exclure toute forme d'utilisation contractuelle des infrastructures ou s'agit-il d'exclure la réservation de l'utilisation de l'infrastructure à des moments précis ? L'accès non discriminatoire n'empêche pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement. Au vu de ce qui précède, les termes « sans préavis » sont à préciser ou à omettre.

Le paragraphe 14 entend définir l'infrastructure de charge privée comme étant celle utilisée par un cercle « restreint » de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique. Le Conseil d'État suggère d'omettre le terme « restreint », les termes « cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique » étant suffisants pour circonscrire les utilisateurs concernés.

Au paragraphe 28, contrairement aux références à des actes hiérarchiquement supérieurs ou de même nature, le renvoi à l'intitulé d'un acte situé à un niveau inférieur dans la hiérarchie des normes, tel que l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, n'est pas admis. En opérant un tel renvoi, l'acte visé voit en effet son champ d'application élargi par l'effet d'un acte autre que celui constituant sa base légale.

À la lecture des remarques du Conseil d'État, il est décidé ce qui suit :

S'agissant du point 13°, le Conseil d'État invite à préciser que les bornes de charge qui appartiennent à l'infrastructure nationale déployée par les gestionnaires du réseau de distribution sont exclues de celle-ci. Il est décidé de ne pas suivre l'avis du Conseil d'État car il n'y a, en pratique, aucun problème d'articulation entre ces deux définitions. Si les propriétaires de l'infrastructure de charge publique (c'est-à-dire des bornes du réseau « Chargy » et « Superchargy ») venaient à demander une aide sur le fondement de l'article 4, cette demande se heurterait à l'article 3, paragraphe 1, point 2° qui pose la condition relative à l'effet incitatif de l'aide. À travers cette condition, il est vérifié si l'aide demandée incite l'entreprise à installer des bornes de charge et donc, *in fine*, si elle est nécessaire. Or, en l'occurrence, les gestionnaires de réseau qui détiennent actuellement l'infrastructure de charge publique se sont déjà engagés à installer les bornes du réseau « Chargy » et « Superchargy » et ne pourront donc pas prétendre à une aide au titre de l'article 4. C'est justement parce que la condition relative à l'effet incitatif de l'aide n'est pas remplie qu'elle n'est pas exigée pour percevoir l'aide mise en place à l'article 6 qui leur est destinée. En tout état de cause, conformément à l'article 7 qui traite notamment du cumul des aides, il ne serait pas possible pour les propriétaires de l'infrastructure de charge publique de cumuler l'aide prévue à l'article 6 avec l'aide prévue à l'article 4. Par conséquent, l'adjonction de l'exclusion suggérée par le Conseil d'État n'est pas à mettre en œuvre car elle n'ajouterait rien et nuirait à la bonne lisibilité du texte.

Concernant le point 13°, le Conseil d'État suggère encore de préciser ou d'omettre les termes « sans préavis » figurant dans la définition de l'infrastructure de charge accessible au public. Ici aussi, il est décidé de ne pas suivre l'avis du Conseil d'État, mais de conserver le texte actuel tel quel. Ces termes ont été introduits dans la définition afin de préciser que les bornes de charge doivent pouvoir être utilisées sans adresser un avertissement préalable à l'opérateur de celles-ci. Cela évite par exemple qu'une infrastructure de charge en principe ouverte uniquement aux employés d'une entreprise, mais qui est rendue accessible à des clients à l'occasion d'un rendez-vous dans les locaux de l'entreprise, ne puisse être considérée comme une infrastructure de charge accessible au public au sens du point 13°. Les termes « sans préavis » ont donc pour fonction d'assurer que l'utilisateur ne doit pas demander une autorisation avant même de se rendre sur l'emplacement de l'infrastructure de charge aux fins de pouvoir utiliser celle-ci.

Concernant le point 14°, le nouveau texte donne suite à la proposition du Conseil d'État qui, arguant qu'il est surabondant, suggère de supprimer le terme « restreint » de la définition de l'infrastructure de charge privée. Cette suppression ne peut avoir pour effet de remettre en cause la bonne articulation entre les infrastructures de charge accessibles au public et les

infrastructures de charge privées. Ainsi, il reste entendu que, lorsque l'utilisation de l'infrastructure de charge est restreinte à une catégorie générale de personnes, comme par exemple les clients, comme cela peut être le cas d'une infrastructure accessible au public au sens du point 13°, il ne peut être question d'un cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire.

Enfin, le point 28° est amendé pour introduire directement dans la loi les définitions de « véhicule automoteur électrique pur » et de « véhicule automoteur électrique hybride rechargeable » qui se trouvent respectivement à l'article 2, point 2.3, sous-point g) et sous-point f) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et vers lesquels le point 28° opérait un simple renvoi. Cet amendement fait suite aux observations du Conseil d'État selon lesquelles le renvoi au règlement grand-ducal et donc à un acte situé à un niveau inférieur dans la hiérarchie des normes permettrait au pouvoir réglementaire d'élargir le champ d'application de la loi en projet. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

## **Art. 2. Définitions**

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

- 1° « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;
- 2° « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;
- 3° « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 4° « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatts, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;
- 5° « charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par un système informatique qui permet d'adapter la puissance mise à disposition par des bornes y raccordées selon des contraintes externes au système ;
- 6° « coûts admissibles » : les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ;
- 7° « date d'octroi de l'aide » : la date à laquelle le droit de recevoir l'aide est conféré au bénéficiaire en vertu de la présente loi ;
- 8° « début des travaux » : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux ;
- 9° « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ; 2. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ; 3. les infrastructures de charge privées ;

10° « entreprise » : toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Lorsque plusieurs personnes morales forment une entité économique unique du fait de l'existence de participations de contrôle de l'une des personnes morales dans l'autre ou d'autres liens fonctionnels, économiques et organiques entre elles, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs personnes physiques agissant de concert, c'est cette entité économique unique qui se qualifie d'entreprise au sens de la présente loi ;

11° « entreprise en difficulté » : une entreprise remplissant au moins une des conditions suivantes :

- a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves, et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société, conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;
- b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
- c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
- d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
- e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
  - i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
  - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;

12° « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;

13° « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont ~~la ou~~ les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-

discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;

- 14° « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont ~~la ou~~ les bornes de charge sont utilisées par un cercle restreint de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;
- 15° « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 16° « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- 17° « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficié d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;
- 18° « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié ;
- 19° « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 20° « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- 21° « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatts dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- 22° « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- 23° « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 24° « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;
- 25° « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;
- 26° « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- 27° « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission d'opérateur de l'infrastructure de charge publique est assurée par les gestionnaires de

réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;

28° « véhicule électrique » : ~~un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point g) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ou un véhicule automoteur électrique hybride rechargeable au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point f) dudit arrêté~~ **un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou 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 ou un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.**

### **Article 3**

L'article 3 pose les conditions qui doivent être remplies afin que les entreprises puissent bénéficier des aides prévues aux articles 4 et 5, et ce indépendamment de la nature de l'infrastructure de charge. Hormis quelques suggestions d'ordre légistique, il ne suscite pas de remarque de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

#### **Art. 3. Critères d'éligibilité généraux**

(1) Les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- 1° l'entreprise porte un ou plusieurs projets visant à installer des infrastructures de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° l'aide a un effet incitatif. Celui-ci est présumé lorsque l'entreprise a soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté une demande d'aide écrite aux ministres conformément à l'article 5 avant le début des travaux liés au projet en question ;
- 3° les infrastructures de charge :
  - a) sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe *13bis*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes sont alimentées par le biais d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe *1decies*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité conclus avec des producteurs d'électricité renouvelable ;
  - b) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de sa mise en service ;
  - c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;

- d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;
- e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées au point 3 visent la capacité de charge supplémentaire.

- (2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1<sup>o</sup>, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :

- 1<sup>o</sup> Le crédit-preneur donne mandat au crédit-bailleur pour demander l'aide prévue à l'article 4 ou 5 et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 2<sup>o</sup> L'aide prévue à l'article 4 ou 5 est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail. A cet effet, le contrat de crédit-bail indique clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;
- 3<sup>o</sup> Le crédit-preneur acquière la propriété de la ou des infrastructures de charge subventionnées à la fin du contrat de crédit-bail.

#### **Article 4**

L'article 4 définit le régime des aides en faveur des infrastructures de charge attribuées à la suite d'une mise en concurrence.

Outre quelques remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la condition de procédure de mise en concurrence n'apparaît qu'à partir du paragraphe 5. Or, le paragraphe 1<sup>er</sup> vise l'aide applicable aux infrastructures tant privées que publiques. À son avis, il conviendrait, aux fins de la meilleure lisibilité du texte, d'ajouter que ces infrastructures sont attribuées dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence.

À la lecture des remarques du Conseil d'État, il est décidé ce qui suit :

Le paragraphe 1<sup>er</sup> fait l'objet d'un amendement dont le but est d'améliorer la lisibilité du texte, comme le suggère le Conseil d'État. Il est ainsi précisé que l'aide est attribuée à la suite d'une mise en concurrence.

Le paragraphe 5, point 3<sup>o</sup> est amendé afin de tenir compte des remarques du Conseil d'État sur le renvoi à un texte inférieur dans la hiérarchie des normes. Partant, le renvoi à l'arrêté grand-ducal est supprimé et remplacé par un renvoi aux règlements européens correspondants qui définissent les catégories de véhicules, c'est-à-dire à l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, et l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. Pour rappel, le paragraphe 5, point 3<sup>o</sup> permet de limiter l'appel à projets à des infrastructures de charge dédiées à certaines catégories de véhicules et de leur accorder une aide supérieure lorsque cela est nécessaire pour remédier à la défaillance de marché. Comme l'explique le commentaire des articles, est par exemple visé le cas de figure des

infrastructures de charge pour poids lourds, pour lesquelles le marché est encore moins développé.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

**Art. 4. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence**

(1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée à la suite d'une mise en concurrence aux conditions énoncées aux paragraphes suivants 2 à 10.

(2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3<sup>o</sup>, les infrastructures de charge accessibles au public :

1<sup>o</sup> sont non-discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;

2<sup>o</sup> s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes ;

3<sup>o</sup> permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;

4<sup>o</sup> affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;

5<sup>o</sup> assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;

6<sup>o</sup> consistent de points de charge connectés ;

7<sup>o</sup> partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national. Les modalités de ce partage des données peuvent être déterminées par voie de règlement grand-ducal par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

(3) La capacité de charge du projet ne peut être inférieure à 175 kilowatts.

(4) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

1<sup>o</sup> 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;

2<sup>o</sup> 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;

3<sup>o</sup> 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40 pour cent du budget alloué à celui-ci.

Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, ~~du présent article~~, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70 pour cent des coûts admissibles et le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise peut s'élever à 70 pour cent du budget alloué à l'appel à projets.

(5) La sélection des projets se fait au moyen d'un ou de plusieurs appels à projets ouverts, transparents et non discriminatoires organisés par les ministres.

Ces appels à projets peuvent être limités à des infrastructures de charge :

- 1° situées dans certaines zones géographiques ;
- 2° accessibles au public ou privées ;
- 3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de ~~l'article 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques~~ **l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers** ;
- 4° dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

Le budget maximal par appel à projets ne peut dépasser 7 000 000 euros.

- (6) Sous peine d'irrecevabilité et sans préjudice des informations supplémentaires exigées dans l'appel à projets, les projets soumis par les entreprises contiennent les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
- 4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de charge et une description des types d'utilisateurs visés ;
- 5° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes ainsi que la capacité de charge des infrastructures ;
- 6° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure existante ;
- 7° une liste des coûts admissibles ;
- 8° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 9° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale des infrastructures de charge ;
- 10° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 11° lorsque l'entreprise n'est pas le propriétaire du terrain, un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide portant sur l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de charge.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

- (7) La sélection se fait dans la limite du budget de l'appel à projets sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 100 pour cent. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge ne sont pas physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année, mais au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 80 pour cent, tandis que la capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge privées est prise en compte à hauteur de 60 pour cent.

En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

- (8) Lorsqu'un projet porte sur des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité, aux fins de l'application des paragraphes 4 et 7 ~~du présent article~~, celui-ci est traité comme un projet portant sur des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.
- (9) Un maximum de 90 pour cent des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets peuvent être retenus. Lorsque le nombre de projets soumis est inférieur à dix, au moins un projet ne peut être retenu.
- (10) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

## **Article 5**

L'article 5 introduit une aide en faveur des seules infrastructures de charge privées dont peuvent bénéficier uniquement les petites et moyennes entreprises. Cette aide se caractérise par une procédure d'attribution plus simple que celle prévue à l'article 4, et ce afin de permettre plus facilement au plus grand nombre de petites et moyennes entreprises de transitionner vers l'électromobilité dans le cadre de leur activité économique. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

### **Art. 5. Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises**

- (1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5.
- (2) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :
  - 1° 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;
  - 2° 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

Une majoration de 10 points de pourcentage peut être appliquée lorsque l'infrastructure de charge composée d'au moins quatre points de charge repose sur un système de charge intelligent.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'intensité maximale de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 pour cent.

- (3) Le montant absolu de l'aide par entreprise ne peut pas dépasser :

- 1° 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création ou l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des coûts liés au raccordement au réseau ;
- 2° 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.
- (4) Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet par an sous forme écrite aux ministres au plus tard le 31 décembre 2024. La demande contient les informations suivantes :
- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
- 4° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes de charge ainsi que la capacité de charge des infrastructures de charge, et si celles-ci contiennent un système de charge intelligent ;
- 5° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure de charge existante ;
- 6° la liste des coûts admissibles ;
- 7° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 8° l'adresse à laquelle sont situées les infrastructures de charge ;
- 9° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur.
- (5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

## **Article 6**

L'article 6 introduit une aide pour les propriétaires de l'infrastructure de charge publique déployée en vertu de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et opérant sous les noms commerciaux « Chargy » et « SuperChargy ». Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

### **Art. 6. Aide en faveur de l'infrastructure de charge publique**

- (1) Il est attribué une aide aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique.

- (2) L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70 pour cent du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public instituée par la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité consistant dans le déploiement de l'infrastructure de charge publique.
- (3) En vue de l'obtention de l'aide, chaque propriétaire de l'infrastructure de charge publique soumet une demande d'aide sous forme écrite aux ministres au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur de la présente loi. Sous peine d'irrecevabilité, toute demande doit contenir les informations suivantes :
- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
  - 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
  - 3° pour chaque borne de charge publique existante détenue par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date de mise en service, les coordonnées de géolocalisation ainsi que la valeur résiduelle ;
  - 4° pour chaque borne de charge publique future planifiée par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date prévisionnelle de début et de finalisation des travaux ainsi que les montants prévisionnels des investissements futurs ;
  - 5° le montant et l'intensité de l'aide.
- (4) En ce qui concerne l'aide relative aux bornes de charge publiques existantes, la demande visée au paragraphe 3 est considérée comme demande de paiement.
- (5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide relatives aux bornes de charge publiques futures sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de celles-ci. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux investissements encourus ainsi que des preuves des paiements afférents.

## **Article 7**

L'article 7 prévoit que l'aide prend la forme d'une subvention en capital et interdit son cumul pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres régimes d'aides.

Le Conseil d'État demande la suppression du paragraphe 2 en raison de sa redondance avec le paragraphe 3. Il est décidé de donner suite à cette demande du Conseil d'État. À noter que, dans l'esprit des auteurs du projet de loi, le paragraphe 2 traitait de la problématique du cumul des aides prévues dans la présente loi entre elles, tandis que le paragraphe 3 traitait de celle du cumul des aides prévues dans la présente loi avec d'autres régimes d'aides. À la suite de la suppression de l'ancien paragraphe 2, il doit rester entendu que le nouveau paragraphe 2 traite désormais des deux cas de figure, soit du cumul des aides octroyées sur le fondement de la présente loi avec toute autre aide, y compris celles déjà octroyées sur le fondement de cette même loi.

L'article 7 se lira comme suit :

### **Art. 7. Forme et cumul de l'aide**

- (1) Les aides prévues aux ~~chapitres II et III~~ **dans la présente loi** prennent la forme d'une subvention en capital.
- ~~(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles.~~
- (2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres aides, y compris les aides *de minimis* prévues par le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

## **Article 8**

L'article 8 précise que toute non-conformité à la présente loi ou toute fourniture de renseignements sciemment inexacts ou incomplets implique la restitution de l'aide perçue, intégralement ou partiellement, majorée d'intérêts. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

### **Art. 8. Contrôle et restitution de l'aide**

- (1) L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée ou si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables, avant l'expiration d'un délai de trois mois à partir de la date de la décision ministérielle de remboursement, sauf si celle-ci prévoit à cet effet un autre délai.

- (2) Toute aide peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.

A cette fin, les entreprises bénéficiaires d'une aide prévue par la présente loi sont tenues d'autoriser la visite des infrastructures de charge par les délégués des ministres et de leur fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle.

## **Article 9**

L'article 9 prévoit une clause de « standstill », conditionnant le régime d'aide mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

### **Art. 9. Clause suspensive**

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Le Conseil d'État note que cet article est devenu sans objet suite à la décision de la Commission européenne du 7 mars 2022, et doit, partant, être omis. Il est décidé de donner suite à cette remarque du Conseil d'État et de supprimer l'article sous rubrique.

Les amendements ci-dessus seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

\*

Il est ensuite procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Jean-Paul Schaaf (CSV) mentionne l'avis du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises qui estime que « *les communes devraient avoir droit à des aides financières analogues à celles que le projet de loi prévoit pour les entreprises lorsqu'elles décident de compléter l'initiative privée par l'installation de bornes de charge à des endroits utiles pour leur population, mais peu intéressants d'un point de vue économique* » et souhaite connaître l'avis du Ministère en la matière. Monsieur le Ministre explique que les

communes ne peuvent prétendre aux aides financières mises en place par le projet de loi étant donné qu'elles ne sont pas des entités commerciales. Cependant, les communes auront la possibilité de mettre leurs terrains à disposition ; une convention-type est d'ailleurs en cours d'élaboration dans ce sens. Les communes pourront ainsi s'impliquer dans le nouvel outil « Pro-Charging », qui est une plateforme mise en place par le biais de la Klima-Agence ayant pour objet la mise en relation des entités qui mettent des surfaces à disposition et des entités à la recherche d'une surface.

Monsieur Jean-Paul Schaaf et Madame Diane Adehm (CSV) s'interrogent sur la situation des copropriétés et se demandent si les copropriétaires d'une résidence pourraient également bénéficier d'aides financières, tout en sachant qu'il n'est techniquement pas possible que chaque habitant d'un immeuble ait sa propre borne de charge privée. Les représentants du Ministère donnent à considérer qu'il s'agit en l'occurrence d'un sujet assez compliqué car il contient beaucoup de facettes différentes et informent qu'ils sont en train de réfléchir à une éventuelle modification du règlement grand-ducal du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques, dans un but d'élargir les aides financières aux copropriétaires. Ils sont par ailleurs d'avis que les syndicats ne sont pas les mieux placés, ni techniquement ni administrativement, pour gérer ce point et envisagent la mise en place d'une approche de leasing par des professionnels.

Suite à une question afférente de Monsieur Marc Goergen (Piraten), Monsieur le Ministre souligne que rien n'empêche les entreprises qui investissent dans l'infrastructure de charge pour véhicules électriques de fournir gratuitement à leurs salariés le service de charge de leurs véhicules privés.

Madame Jessie Thill (déi gréng) souhaite connaître le taux d'augmentation de la capacité de charge qui sera engendrée par le projet de loi. Il lui est répondu que, si l'on peut approximativement estimer que la capacité de charge publique actuelle pourrait être doublée, une évaluation précise est très difficile à établir, alors que seul un budget a été défini et que le chiffre exact dépendra largement du type de bornes qui seront mises en place.

Suite à une question de Madame Diane Adehm, il est encore précisé qu'il est désormais possible pour un utilisateur final de recharger son véhicule par le biais d'un « paiement à l'acte », à savoir sans avoir à effectuer d'inscription préalable ou à entrer dans une relation commerciale avec l'opérateur de l'infrastructure de charge, mais simplement en procédant au paiement par carte bancaire. Cette nouvelle façon de procéder est prévue par l'article 4, paragraphe 2 du projet de loi. Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il s'agit d'un système très transparent et très facile d'utilisation mettant en concurrence plusieurs fournisseurs sur une même borne de charge.

## **2. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 21 juin 2022

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**



# Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

 **Financé par  
l'Union européenne**  
NextGenerationEU



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Économie

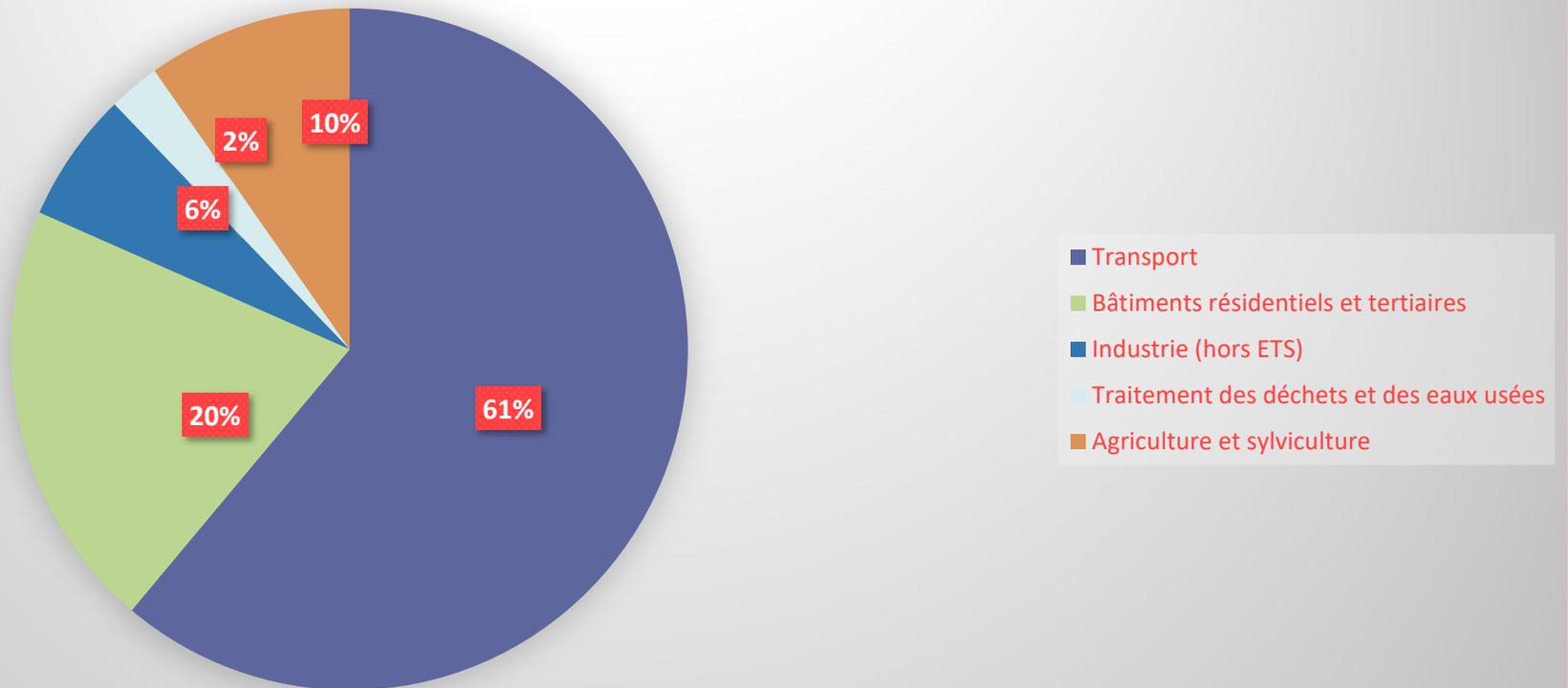


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Énergie et de  
l'Aménagement du territoire

# Contexte



## Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur (hors ETS) en 2020



Source : Inventaire national GES 2021 (proxy)

# Motif du PdL: Compléter l'offre de mesures gouvernementales



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

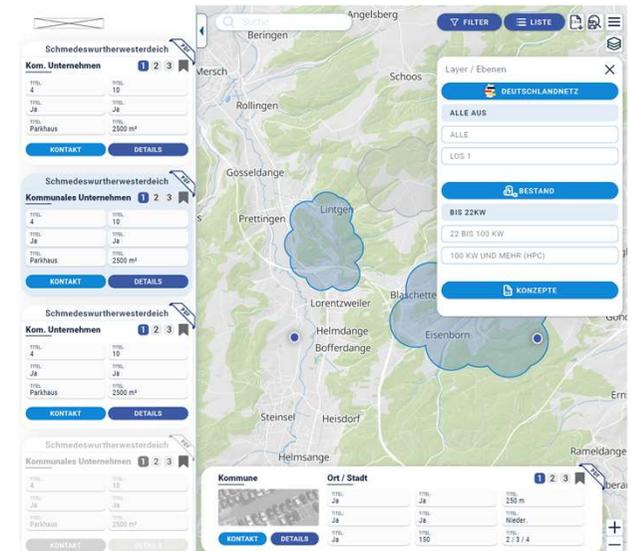


# Mesures d'accompagnement/soutien



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

- Soumission de la demande d'aide et de la demande de paiement via la plateforme **Myguichet**;
- Soutien par **Klima-Agence** et **Luxinnovation** pour accompagner les entreprises dans leurs démarches
- Elaboration de **conventions types** pour la mise à disposition du terrain de la part des communes
- Mise en place d'un **FAQ** sur [guichet.lu](http://guichet.lu)
- Outil de mise en relation pour communes et investisseurs: [www.pro-charging.lu](http://www.pro-charging.lu)



# Aperçu du PdL



## Axe 1

Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence

**Objectif** : Faciliter et accélérer le déploiement d'un plus grand réseau de bornes de charge et augmenter la puissance de charge au Luxembourg

**Limitée** aux projets qui ont une **certaine envergure**

**Aide financière sur base d'appels à projets**

## Axe 2

Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux petites et moyennes entreprises

**Objectif** : inciter les PME à effectuer la transition vers l'électromobilité dans le cadre de leur activité économique

**Réservée** au PME proposant un projet à budget limité

**Aide financière sur simple demande écrite**

Le projet de loi prévoit aussi une adaptation de l'organisation du réseau « Chargy » et « SuperChargy » en conformité avec le nouveau cadre législatif européen.

16



**Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de  
l'Aménagement du territoire**

**Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et  
de l'Espace**

**Procès-verbal de la réunion du 02 juin 2022**

Ordre du jour :

1. 7925 Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
2. Divers

\*

Présents : Mme Semiray Ahmedova, M. André Bauler, M. François Benoy, Mme Myriam Cecchetti, Mme Stéphanie Empain, M. Paul Galles, M. Max Hahn, Mme Martine Hansen, M. Aly Kaes, M. Fred Keup, M. Gilles Roth, M. Jean-Paul Schaaf, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, membres de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire

Mme Simone Asselborn-Bintz, remplaçant Mme Cécile Hemmen

M. Marc Goergen, observateur délégué

Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Charles Margue, Mme Lydia Mutsch, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, membres de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Mme Nancy Arendt épouse Kemp, remplaçant M. Marc Spautz

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Claude Turmes, Ministre de l'Energie

M. Simeon Hagspiel, M. Xavier Hansen, M. Paul Matzet, du Ministère de l'Energie

M. Bob Feidt, Mme Léa Werner, du Ministère de l'Economie

Mme Liz Reitz, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. François Benoy, Président de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire

\*

**1. 7925 Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

Madame Jessie Thill est nommée Rapportrice.

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent et au document annexé au présent procès-verbal.

En bref, le projet a pour objet de soutenir financièrement les entreprises qui investissent dans l'infrastructure de charge pour véhicules électriques ; il introduit trois aides financières :

- La première s'adresse aux entreprises ayant des projets d'infrastructures de charge d'envergure, publiques et privées, et sera attribuée à la suite d'une mise en concurrence.
- La seconde s'adresse aux petites et moyennes entreprises souhaitant installer une infrastructure de charge privée qui leur est réservée ; elle revêt la forme d'une procédure de demande simplifiée.
- La troisième s'adresse aux gestionnaires de réseaux de distribution et aux entreprises tierces souhaitant reprendre l'infrastructure de charge publique « Chargy ». Un appel d'offre est lancé pour la reprise de cette dernière suite à l'entrée en vigueur de la directive (UE) 2019/9441 excluant que les gestionnaires de réseaux soient propriétaires ou opérateurs de l'infrastructure de charge publique.

À noter que le régime d'aides mis en place par le projet de loi a été approuvé par la Commission européenne par décision du 7 mars 2022.

**Examen des articles**

**Remarque préliminaire**

La division du texte du projet de loi en chapitres est supprimée, pour ne garder que les articles. En effet, dans son avis du 10 mai 2022, le Conseil d'État propose, pour des raisons légistiques, de munir les chapitres d'un intitulé. Pour le chapitre III qui ne contient qu'un article, cela aboutirait à lui donner le même intitulé que celui de l'article. Comme la division du texte du projet de loi en chapitres n'apporte pas de plus-value particulière, celle-ci est donc supprimée. Afin de tenir compte de la suppression des chapitres, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> et l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> sont adaptés : le bout de phrase « prévues aux chapitres II et III » est remplacé par l'expression « prévues dans la présente loi ».

**Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup> définit l'objet et le champ application de la loi.

Outre quelques remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État note que le paragraphe 1<sup>er</sup> attribue une compétence pour l'octroi des aides, de manière conjointe, à deux ministres. Il émet des réticences face à cette double compétence, source potentielle de conflits d'intérêts et de lenteurs administratives. Les représentants gouvernementaux informent qu'ils ont, premièrement, instauré des garde-fous en prévoyant des critères d'attribution des aides objectifs et, deuxièmement, veillé à mettre en place une collaboration efficace entre les deux ministères aux fins de la mise en œuvre du régime d'aides. Il est donc décidé de conserver la double compétence car le régime d'aides mis en place par la loi en projet tombe dans le champ de compétence du Ministère de l'Économie et du Ministère de l'Énergie. L'article 1<sup>er</sup> se lira comme suit :

#### **Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

(1) Dans les limites budgétaires, les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, ci-après « les ministres », peuvent octroyer les aides en faveur d'infrastructures de charge prévues aux ~~chapitres II et III~~ **dans la présente loi** à des entreprises.

(2) Sont exclues du champ d'application de la présente loi :

1<sup>o</sup> les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;

2<sup>o</sup> les entreprises en difficulté ;

3<sup>o</sup> les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

#### **Article 2**

L'article 2 définit certaines notions utilisées dans le texte du projet de loi.

Outre plusieurs remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

Le paragraphe 10 entend définir la notion d'« entreprise ». La première phrase reprend la première phrase de l'article 1<sup>er</sup> de l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 pour la définition de l'entreprise et n'appelle pas d'observation. Par contre, la deuxième phrase, qui reprend le concept d'« entité économique » pour la définition de l'entreprise pose question. Le concept d'« entreprise unique » est défini à l'article 2 du règlement (UE) n° 1407/2013 relatif aux aides de minimis. Il permet d'éviter le morcellement d'entreprises en vue du contournement relatif aux plafonds des aides par entreprise. Le règlement (UE) n° 651/2014 utilise quant à lui le concept d'« entreprises liées » pour le calcul des différents seuils caractérisant les PME. Le Conseil d'État est d'avis que si les auteurs du projet de loi retiennent une définition différente, ils prennent le risque que le texte luxembourgeois soit interprété d'une manière différente du texte européen, et ce même si les notions employées sont proches les unes des autres.

Les paragraphes 13, 14 et 15 entendent respectivement définir l'infrastructure de charge « accessible au public », l'infrastructure de charge « privée » et l'infrastructure de charge « publique ». L'articulation entre les trois définitions est à préciser. En effet, l'infrastructure de charge publique telle que définie au paragraphe 15 entre également dans le champ de la définition de l'« infrastructure de charge accessible au public » du paragraphe 13.

Par conséquent, au paragraphe 13, et à l'instar de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, il y a lieu de préciser que l'infrastructure de charge comprend des bornes de charge accessibles au public, mais qui n'appartiennent pas à l'infrastructure nationale déployée par les gestionnaires du réseau de distribution.

Ensuite le paragraphe 13 impose que l'infrastructure de charge accessible au public soit accessible au public « sans préavis ». Que faut-il entendre par les termes « sans préavis » ? S'agit-il d'exclure toute forme d'utilisation contractuelle des infrastructures ou s'agit-il d'exclure la réservation de l'utilisation de l'infrastructure à des moments précis ? L'accès non discriminatoire n'empêche pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement. Au vu de ce qui précède, les termes « sans préavis » sont à préciser ou à omettre.

Le paragraphe 14 entend définir l'infrastructure de charge privée comme étant celle utilisée par un cercle « restreint » de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique. Le Conseil d'État suggère d'omettre le terme « restreint », les termes « cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique » étant suffisants pour circonscrire les utilisateurs concernés.

Au paragraphe 28, contrairement aux références à des actes hiérarchiquement supérieurs ou de même nature, le renvoi à l'intitulé d'un acte situé à un niveau inférieur dans la hiérarchie des normes, tel que l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, n'est pas admis. En opérant un tel renvoi, l'acte visé voit en effet son champ d'application élargi par l'effet d'un acte autre que celui constituant sa base légale.

À la lecture des remarques du Conseil d'État, il est décidé ce qui suit :

S'agissant du point 13°, le Conseil d'État invite à préciser que les bornes de charge qui appartiennent à l'infrastructure nationale déployée par les gestionnaires du réseau de distribution sont exclues de celle-ci. Il est décidé de ne pas suivre l'avis du Conseil d'État car il n'y a, en pratique, aucun problème d'articulation entre ces deux définitions. Si les propriétaires de l'infrastructure de charge publique (c'est-à-dire des bornes du réseau « Chargy » et « Superchargy ») venaient à demander une aide sur le fondement de l'article 4, cette demande se heurterait à l'article 3, paragraphe 1, point 2° qui pose la condition relative à l'effet incitatif de l'aide. À travers cette condition, il est vérifié si l'aide demandée incite l'entreprise à installer des bornes de charge et donc, *in fine*, si elle est nécessaire. Or, en l'occurrence, les gestionnaires de réseau qui détiennent actuellement l'infrastructure de charge publique se sont déjà engagés à installer les bornes du réseau « Chargy » et « Superchargy » et ne pourront donc pas prétendre à une aide au titre de l'article 4. C'est justement parce que la condition relative à l'effet incitatif de l'aide n'est pas remplie qu'elle n'est pas exigée pour percevoir l'aide mise en place à l'article 6 qui leur est destinée. En tout état de cause, conformément à l'article 7 qui traite notamment du cumul des aides, il ne serait pas possible pour les propriétaires de l'infrastructure de charge publique de cumuler l'aide prévue à l'article 6 avec l'aide prévue à l'article 4. Par conséquent, l'adjonction de l'exclusion suggérée par le Conseil d'État n'est pas à mettre en œuvre car elle n'ajouterait rien et nuirait à la bonne lisibilité du texte.

Concernant le point 13°, le Conseil d'État suggère encore de préciser ou d'omettre les termes « sans préavis » figurant dans la définition de l'infrastructure de charge accessible au public. Ici aussi, il est décidé de ne pas suivre l'avis du Conseil d'État, mais de conserver le texte actuel tel quel. Ces termes ont été introduits dans la définition afin de préciser que les bornes de charge doivent pouvoir être utilisées sans adresser un avertissement préalable à l'opérateur de celles-ci. Cela évite par exemple qu'une infrastructure de charge en principe ouverte uniquement aux employés d'une entreprise, mais qui est rendue accessible à des clients à l'occasion d'un rendez-vous dans les locaux de l'entreprise, ne puisse être considérée comme une infrastructure de charge accessible au public au sens du point 13°. Les termes « sans préavis » ont donc pour fonction d'assurer que l'utilisateur ne doit pas demander une autorisation avant même de se rendre sur l'emplacement de l'infrastructure de charge aux fins de pouvoir utiliser celle-ci.

Concernant le point 14°, le nouveau texte donne suite à la proposition du Conseil d'État qui, arguant qu'il est surabondant, suggère de supprimer le terme « restreint » de la définition de l'infrastructure de charge privée. Cette suppression ne peut avoir pour effet de remettre en cause la bonne articulation entre les infrastructures de charge accessibles au public et les

infrastructures de charge privées. Ainsi, il reste entendu que, lorsque l'utilisation de l'infrastructure de charge est restreinte à une catégorie générale de personnes, comme par exemple les clients, comme cela peut être le cas d'une infrastructure accessible au public au sens du point 13°, il ne peut être question d'un cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire.

Enfin, le point 28° est amendé pour introduire directement dans la loi les définitions de « véhicule automoteur électrique pur » et de « véhicule automoteur électrique hybride rechargeable » qui se trouvent respectivement à l'article 2, point 2.3, sous-point g) et sous-point f) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et vers lesquels le point 28° opérait un simple renvoi. Cet amendement fait suite aux observations du Conseil d'État selon lesquelles le renvoi au règlement grand-ducal et donc à un acte situé à un niveau inférieur dans la hiérarchie des normes permettrait au pouvoir réglementaire d'élargir le champ d'application de la loi en projet. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

## **Art. 2. Définitions**

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

- 1° « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;
- 2° « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;
- 3° « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 4° « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatts, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;
- 5° « charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par un système informatique qui permet d'adapter la puissance mise à disposition par des bornes y raccordées selon des contraintes externes au système ;
- 6° « coûts admissibles » : les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ;
- 7° « date d'octroi de l'aide » : la date à laquelle le droit de recevoir l'aide est conféré au bénéficiaire en vertu de la présente loi ;
- 8° « début des travaux » : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux ;
- 9° « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ; 2. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ; 3. les infrastructures de charge privées ;

10° « entreprise » : toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Lorsque plusieurs personnes morales forment une entité économique unique du fait de l'existence de participations de contrôle de l'une des personnes morales dans l'autre ou d'autres liens fonctionnels, économiques et organiques entre elles, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs personnes physiques agissant de concert, c'est cette entité économique unique qui se qualifie d'entreprise au sens de la présente loi ;

11° « entreprise en difficulté » : une entreprise remplissant au moins une des conditions suivantes :

- a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves, et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société, conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;
- b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
- c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
- d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
- e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
  - i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
  - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;

12° « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;

13° « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont ~~la ou~~ les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-

discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;

- 14° « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont ~~la ou~~ les bornes de charge sont utilisées par un cercle restreint de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;
- 15° « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 16° « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- 17° « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficié d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;
- 18° « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié ;
- 19° « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 20° « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- 21° « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatts dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- 22° « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- 23° « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 24° « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;
- 25° « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;
- 26° « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- 27° « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission d'opérateur de l'infrastructure de charge publique est assurée par les gestionnaires de

réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;

28° « véhicule électrique » : ~~un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point g) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ou un véhicule automoteur électrique hybride rechargeable au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point f) dudit arrêté~~ **un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou 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 ou un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.**

### **Article 3**

L'article 3 pose les conditions qui doivent être remplies afin que les entreprises puissent bénéficier des aides prévues aux articles 4 et 5, et ce indépendamment de la nature de l'infrastructure de charge. Hormis quelques suggestions d'ordre légistique, il ne suscite pas de remarque de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

#### **Art. 3. Critères d'éligibilité généraux**

(1) Les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- 1° l'entreprise porte un ou plusieurs projets visant à installer des infrastructures de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° l'aide a un effet incitatif. Celui-ci est présumé lorsque l'entreprise a soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté une demande d'aide écrite aux ministres conformément à l'article 5 avant le début des travaux liés au projet en question ;
- 3° les infrastructures de charge :
  - a) sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe *13bis*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes sont alimentées par le biais d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe *1decies*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité conclus avec des producteurs d'électricité renouvelable ;
  - b) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de sa mise en service ;
  - c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;

d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;

e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées au point 3 visent la capacité de charge supplémentaire.

(2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1<sup>o</sup>, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :

1<sup>o</sup> Le crédit-preneur donne mandat au crédit-bailleur pour demander l'aide prévue à l'article 4 ou 5 et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;

2<sup>o</sup> L'aide prévue à l'article 4 ou 5 est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail. A cet effet, le contrat de crédit-bail indique clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;

3<sup>o</sup> Le crédit-preneur acquière la propriété de la ou des infrastructures de charge subventionnées à la fin du contrat de crédit-bail.

#### **Article 4**

L'article 4 définit le régime des aides en faveur des infrastructures de charge attribuées à la suite d'une mise en concurrence.

Outre quelques remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la condition de procédure de mise en concurrence n'apparaît qu'à partir du paragraphe 5. Or, le paragraphe 1<sup>er</sup> vise l'aide applicable aux infrastructures tant privées que publiques. À son avis, il conviendrait, aux fins de la meilleure lisibilité du texte, d'ajouter que ces infrastructures sont attribuées dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence.

À la lecture des remarques du Conseil d'État, il est décidé ce qui suit :

Le paragraphe 1<sup>er</sup> fait l'objet d'un amendement dont le but est d'améliorer la lisibilité du texte, comme le suggère le Conseil d'État. Il est ainsi précisé que l'aide est attribuée à la suite d'une mise en concurrence.

Le paragraphe 5, point 3<sup>o</sup> est amendé afin de tenir compte des remarques du Conseil d'État sur le renvoi à un texte inférieur dans la hiérarchie des normes. Partant, le renvoi à l'arrêté grand-ducal est supprimé et remplacé par un renvoi aux règlements européens correspondants qui définissent les catégories de véhicules, c'est-à-dire à l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, et l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. Pour rappel, le paragraphe 5, point 3<sup>o</sup> permet de limiter l'appel à projets à des infrastructures de charge dédiées à certaines catégories de véhicules et de leur accorder une aide supérieure lorsque cela est nécessaire pour remédier à la défaillance de marché. Comme l'explique le commentaire des articles, est par exemple visé le cas de figure des

infrastructures de charge pour poids lourds, pour lesquelles le marché est encore moins développé.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

**Art. 4. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence**

(1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée à la suite d'une mise en concurrence aux conditions énoncées aux paragraphes suivants 2 à 10.

(2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3<sup>o</sup>, les infrastructures de charge accessibles au public :

1<sup>o</sup> sont non-discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;

2<sup>o</sup> s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes ;

3<sup>o</sup> permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;

4<sup>o</sup> affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;

5<sup>o</sup> assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;

6<sup>o</sup> consistent de points de charge connectés ;

7<sup>o</sup> partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national. Les modalités de ce partage des données peuvent être déterminées par voie de règlement grand-ducal par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

(3) La capacité de charge du projet ne peut être inférieure à 175 kilowatts.

(4) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

1<sup>o</sup> 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;

2<sup>o</sup> 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;

3<sup>o</sup> 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40 pour cent du budget alloué à celui-ci.

Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, ~~du présent article~~, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70 pour cent des coûts admissibles et le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise peut s'élever à 70 pour cent du budget alloué à l'appel à projets.

(5) La sélection des projets se fait au moyen d'un ou de plusieurs appels à projets ouverts, transparents et non discriminatoires organisés par les ministres.

Ces appels à projets peuvent être limités à des infrastructures de charge :

- 1° situées dans certaines zones géographiques ;
- 2° accessibles au public ou privées ;
- 3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de ~~l'article 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques~~ **l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers** ;
- 4° dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

Le budget maximal par appel à projets ne peut dépasser 7 000 000 euros.

- (6) Sous peine d'irrecevabilité et sans préjudice des informations supplémentaires exigées dans l'appel à projets, les projets soumis par les entreprises contiennent les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
- 4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de charge et une description des types d'utilisateurs visés ;
- 5° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes ainsi que la capacité de charge des infrastructures ;
- 6° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure existante ;
- 7° une liste des coûts admissibles ;
- 8° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 9° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale des infrastructures de charge ;
- 10° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 11° lorsque l'entreprise n'est pas le propriétaire du terrain, un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide portant sur l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de charge.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

- (7) La sélection se fait dans la limite du budget de l'appel à projets sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 100 pour cent. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge ne sont pas physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année, mais au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 80 pour cent, tandis que la capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge privées est prise en compte à hauteur de 60 pour cent.

En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

- (8) Lorsqu'un projet porte sur des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité, aux fins de l'application des paragraphes 4 et 7 ~~du présent article~~, celui-ci est traité comme un projet portant sur des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.
- (9) Un maximum de 90 pour cent des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets peuvent être retenus. Lorsque le nombre de projets soumis est inférieur à dix, au moins un projet ne peut être retenu.
- (10) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

## **Article 5**

L'article 5 introduit une aide en faveur des seules infrastructures de charge privées dont peuvent bénéficier uniquement les petites et moyennes entreprises. Cette aide se caractérise par une procédure d'attribution plus simple que celle prévue à l'article 4, et ce afin de permettre plus facilement au plus grand nombre de petites et moyennes entreprises de transitionner vers l'électromobilité dans le cadre de leur activité économique. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

### **Art. 5. Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises**

- (1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5.
- (2) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :
  - 1° 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;
  - 2° 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

Une majoration de 10 points de pourcentage peut être appliquée lorsque l'infrastructure de charge composée d'au moins quatre points de charge repose sur un système de charge intelligent.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'intensité maximale de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 pour cent.

- (3) Le montant absolu de l'aide par entreprise ne peut pas dépasser :

- 1° 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création ou l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des coûts liés au raccordement au réseau ;
  - 2° 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.
- (4) Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet par an sous forme écrite aux ministres au plus tard le 31 décembre 2024. La demande contient les informations suivantes :
- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
  - 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
  - 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
  - 4° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes de charge ainsi que la capacité de charge des infrastructures de charge, et si celles-ci contiennent un système de charge intelligent ;
  - 5° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure de charge existante ;
  - 6° la liste des coûts admissibles ;
  - 7° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
  - 8° l'adresse à laquelle sont situées les infrastructures de charge ;
  - 9° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur.
- (5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

## **Article 6**

L'article 6 introduit une aide pour les propriétaires de l'infrastructure de charge publique déployée en vertu de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et opérant sous les noms commerciaux « Chargy » et « SuperChargy ». Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

### **Art. 6. Aide en faveur de l'infrastructure de charge publique**

- (1) Il est attribué une aide aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique.

- (2) L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70 pour cent du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public instituée par la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité consistant dans le déploiement de l'infrastructure de charge publique.
- (3) En vue de l'obtention de l'aide, chaque propriétaire de l'infrastructure de charge publique soumet une demande d'aide sous forme écrite aux ministres au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur de la présente loi. Sous peine d'irrecevabilité, toute demande doit contenir les informations suivantes :
- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
  - 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
  - 3° pour chaque borne de charge publique existante détenue par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date de mise en service, les coordonnées de géolocalisation ainsi que la valeur résiduelle ;
  - 4° pour chaque borne de charge publique future planifiée par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date prévisionnelle de début et de finalisation des travaux ainsi que les montants prévisionnels des investissements futurs ;
  - 5° le montant et l'intensité de l'aide.
- (4) En ce qui concerne l'aide relative aux bornes de charge publiques existantes, la demande visée au paragraphe 3 est considérée comme demande de paiement.
- (5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide relatives aux bornes de charge publiques futures sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de celles-ci. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux investissements encourus ainsi que des preuves des paiements afférents.

## **Article 7**

L'article 7 prévoit que l'aide prend la forme d'une subvention en capital et interdit son cumul pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres régimes d'aides.

Le Conseil d'État demande la suppression du paragraphe 2 en raison de sa redondance avec le paragraphe 3. Il est décidé de donner suite à cette demande du Conseil d'État. À noter que, dans l'esprit des auteurs du projet de loi, le paragraphe 2 traitait de la problématique du cumul des aides prévues dans la présente loi entre elles, tandis que le paragraphe 3 traitait de celle du cumul des aides prévues dans la présente loi avec d'autres régimes d'aides. À la suite de la suppression de l'ancien paragraphe 2, il doit rester entendu que le nouveau paragraphe 2 traite désormais des deux cas de figure, soit du cumul des aides octroyées sur le fondement de la présente loi avec toute autre aide, y compris celles déjà octroyées sur le fondement de cette même loi.

L'article 7 se lira comme suit :

### **Art. 7. Forme et cumul de l'aide**

(1) Les aides prévues aux ~~chapitres II et III~~ **dans la présente loi** prennent la forme d'une subvention en capital.

~~(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles.~~

(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres aides, y compris les aides *de minimis* prévues par le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

## **Article 8**

L'article 8 précise que toute non-conformité à la présente loi ou toute fourniture de renseignements sciemment inexacts ou incomplets implique la restitution de l'aide perçue, intégralement ou partiellement, majorée d'intérêts. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

### **Art. 8. Contrôle et restitution de l'aide**

- (1) L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée ou si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables, avant l'expiration d'un délai de trois mois à partir de la date de la décision ministérielle de remboursement, sauf si celle-ci prévoit à cet effet un autre délai.

- (2) Toute aide peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.

A cette fin, les entreprises bénéficiaires d'une aide prévue par la présente loi sont tenues d'autoriser la visite des infrastructures de charge par les délégués des ministres et de leur fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle.

## **Article 9**

L'article 9 prévoit une clause de « standstill », conditionnant le régime d'aide mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

### **Art. 9. Clause suspensive**

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Le Conseil d'État note que cet article est devenu sans objet suite à la décision de la Commission européenne du 7 mars 2022, et doit, partant, être omis. Il est décidé de donner suite à cette remarque du Conseil d'État et de supprimer l'article sous rubrique.

Les amendements ci-dessus seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

\*

Il est ensuite procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Jean-Paul Schaaf (CSV) mentionne l'avis du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises qui estime que « *les communes devraient avoir droit à des aides financières analogues à celles que le projet de loi prévoit pour les entreprises lorsqu'elles décident de compléter l'initiative privée par l'installation de bornes de charge à des endroits utiles pour leur population, mais peu intéressants d'un point de vue économique* » et souhaite connaître l'avis du Ministère en la matière. Monsieur le Ministre explique que les

communes ne peuvent prétendre aux aides financières mises en place par le projet de loi étant donné qu'elles ne sont pas des entités commerciales. Cependant, les communes auront la possibilité de mettre leurs terrains à disposition ; une convention-type est d'ailleurs en cours d'élaboration dans ce sens. Les communes pourront ainsi s'impliquer dans le nouvel outil « Pro-Charging », qui est une plateforme mise en place par le biais de la Klima-Agence ayant pour objet la mise en relation des entités qui mettent des surfaces à disposition et des entités à la recherche d'une surface.

Monsieur Jean-Paul Schaaf et Madame Diane Adehm (CSV) s'interrogent sur la situation des copropriétés et se demandent si les copropriétaires d'une résidence pourraient également bénéficier d'aides financières, tout en sachant qu'il n'est techniquement pas possible que chaque habitant d'un immeuble ait sa propre borne de charge privée. Les représentants du Ministère donnent à considérer qu'il s'agit en l'occurrence d'un sujet assez compliqué car il contient beaucoup de facettes différentes et informent qu'ils sont en train de réfléchir à une éventuelle modification du règlement grand-ducal du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques, dans un but d'élargir les aides financières aux copropriétaires. Ils sont par ailleurs d'avis que les syndicats ne sont pas les mieux placés, ni techniquement ni administrativement, pour gérer ce point et envisagent la mise en place d'une approche de leasing par des professionnels.

Suite à une question afférente de Monsieur Marc Goergen (Piraten), Monsieur le Ministre souligne que rien n'empêche les entreprises qui investissent dans l'infrastructure de charge pour véhicules électriques de fournir gratuitement à leurs salariés le service de charge de leurs véhicules privés.

Madame Jessie Thill (déi gréng) souhaite connaître le taux d'augmentation de la capacité de charge qui sera engendrée par le projet de loi. Il lui est répondu que, si l'on peut approximativement estimer que la capacité de charge publique actuelle pourrait être doublée, une évaluation précise est très difficile à établir, alors que seul un budget a été défini et que le chiffre exact dépendra largement du type de bornes qui seront mises en place.

Suite à une question de Madame Diane Adehm, il est encore précisé qu'il est désormais possible pour un utilisateur final de recharger son véhicule par le biais d'un « paiement à l'acte », à savoir sans avoir à effectuer d'inscription préalable ou à entrer dans une relation commerciale avec l'opérateur de l'infrastructure de charge, mais simplement en procédant au paiement par carte bancaire. Cette nouvelle façon de procéder est prévue par l'article 4, paragraphe 2 du projet de loi. Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il s'agit d'un système très transparent et très facile d'utilisation mettant en concurrence plusieurs fournisseurs sur une même borne de charge.

## **2. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 21 juin 2022

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**



# Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

 **Financé par  
l'Union européenne**  
NextGenerationEU



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Économie

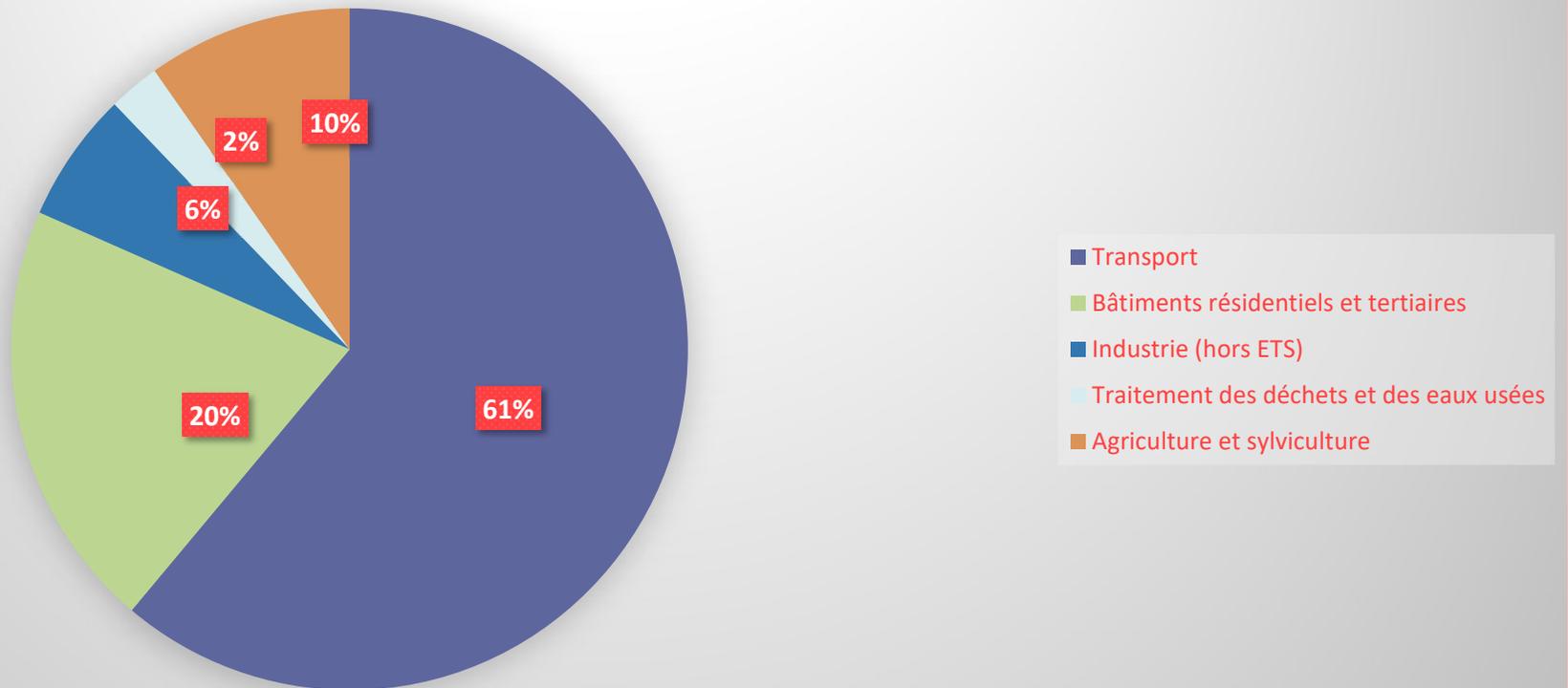


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Énergie et de  
l'Aménagement du territoire

# Contexte



## Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur (hors ETS) en 2020



Source : Inventaire national GES 2021 (proxy)

# Motif du PdL: Compléter l'offre de mesures gouvernementales



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

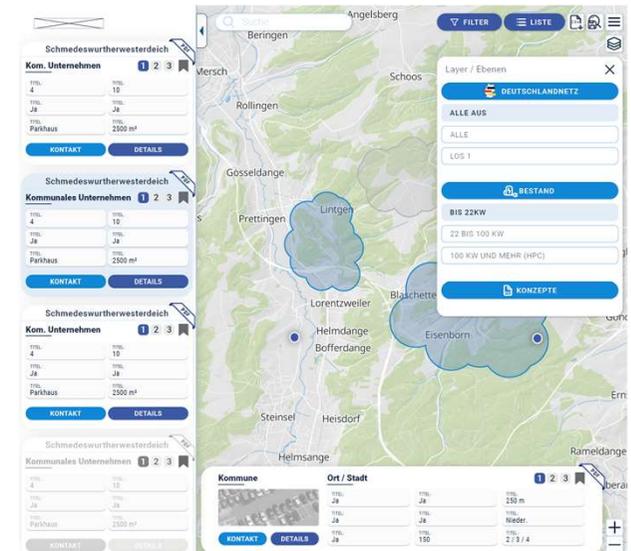


# Mesures d'accompagnement/soutien



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

- Soumission de la demande d'aide et de la demande de paiement via la plateforme **Myguichet**;
- Soutien par **Klima-Agence** et **Luxinnovation** pour accompagner les entreprises dans leurs démarches
- Elaboration de **conventions types** pour la mise à disposition du terrain de la part des communes
- Mise en place d'un **FAQ** sur [guichet.lu](http://guichet.lu)
- Outil de mise en relation pour communes et investisseurs: [www.pro-charging.lu](http://www.pro-charging.lu)



# Aperçu du PdL



## Axe 1

Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence

**Objectif** : Faciliter et accélérer le déploiement d'un plus grand réseau de bornes de charge et augmenter la puissance de charge au Luxembourg

**Limitée** aux projets qui ont une **certaine envergure**

**Aide financière sur base d'appels à projets**

## Axe 2

Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux petites et moyennes entreprises

**Objectif** : inciter les PME à effectuer la transition vers l'électromobilité dans le cadre de leur activité économique

**Réservée** au PME proposant un projet à budget limité

**Aide financière sur simple demande écrite**

Le projet de loi prévoit aussi une adaptation de l'organisation du réseau « Chargy » et « SuperChargy » en conformité avec le nouveau cadre législatif européen.

# Document écrit de dépôt



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



MOTION

Groupe politique CSV  
Député : Jean-Paul Schaaf  
Dépôt : 05.07.2022  
Projet de loi n° 7925

La Chambre des Député(e)s,

- Rappelant les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat et le réchauffement climatique du 12 décembre 2015 ;
- Rappelant le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) du Luxembourg qui constitue la stratégie-cadre en matière de politique de l'énergie et de l'action pour le climat ;
- Rappelant l'objectif du Gouvernement de ramener la part des véhicules 100% électriques et plug-in hybrides à 49% à l'horizon 2030 ;
- Rappelant que les travaux de génie civil pour le raccordement au réseau électrique sont toujours à la charge du demandeur ;
- Vue le PL 7925 instituant un régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans les infrastructures de charge pour véhicules électriques ;

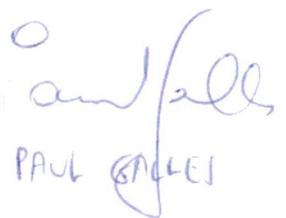
Invite le Gouvernement

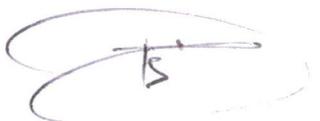
- A trouver une solution avec les gestionnaires de réseau ou à élaborer un système d'aide pour les syndicats de copropriétaires afin que ces derniers puissent profiter d'une aide pour les travaux de génie civil (les coûts des travaux de raccordement au réseau électrique).

  
SCHAAF JPAUL

  
EICHEN Ewile

  
RAES ALY

  
PAUL GALLEN

  
Marc LIES

7925



## **Loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 5 juillet 2022 et celle du Conseil d'État du 15 juillet 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### **Art. 1<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

(1) Dans les limites budgétaires, les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs attributions, ci-après « ministres », peuvent octroyer les aides en faveur d'infrastructures de charge prévues dans la présente loi à des entreprises.

(2) Sont exclues du champ d'application de la présente loi :

- 1° les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° les entreprises en difficulté ;
- 3° les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

### **Art. 2. Définitions**

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

- 1° « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;
- 2° « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;
- 3° « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- 4° « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatts, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;
- 5° « charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par un système informatique qui permet d'adapter la puissance mise à disposition par des bornes y raccordées selon des contraintes externes au système ;

- 6° « coûts admissibles » : les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ;
- 7° « date d'octroi de l'aide » : la date à laquelle le droit de recevoir l'aide est conféré au bénéficiaire en vertu de la présente loi ;
- 8° « début des travaux » : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux ;
- 9° « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ; 2. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ; 3. les infrastructures de charge privées ;
- 10° « entreprise » : toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Lorsque plusieurs personnes morales forment une entité économique unique du fait de l'existence de participations de contrôle de l'une des personnes morales dans l'autre ou d'autres liens fonctionnels, économiques et organiques entre elles, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs personnes physiques agissant de concert, c'est cette entité économique unique qui se qualifie d'entreprise au sens de la présente loi ;
- 11° « entreprise en difficulté » : une entreprise remplissant au moins une des conditions suivantes :
- a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves, et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société, conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;
  - b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
  - c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
  - d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
  - e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
    - i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
    - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;
- 12° « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au

- bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;
- 13° « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;
- 14° « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont les bornes de charge sont utilisées par un cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;
- 15° « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 16° « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- 17° « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficié d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;
- 18° « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié ;
- 19° « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 20° « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- 21° « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatts dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- 22° « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- 23° « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 24° « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;
- 25° « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;
- 26° « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- 27° « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission d'opérateur de l'infrastructure de charge publique est assurée par les gestionnaires de réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative

à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;

28° « véhicule électrique » : un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou 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 ou un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.

### **Art. 3. Critères d'éligibilité généraux**

(1) Les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- 1° l'entreprise porte un ou plusieurs projets visant à installer des infrastructures de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- 2° l'aide a un effet incitatif. Celui-ci est présumé lorsque l'entreprise a soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté une demande d'aide écrite aux ministres conformément à l'article 5 avant le début des travaux liés au projet en question ;
- 3° les infrastructures de charge :
  - a) sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 13*bis*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'État et des communes sont alimentées par le biais d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1*decies*, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité conclus avec des producteurs d'électricité renouvelable ;
  - b) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de sa mise en service ;
  - c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;
  - d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;
  - e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées au point 3 visent la capacité de charge supplémentaire.

(2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1°, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :

- 1° Le crédit-preneur donne mandat au crédit-bailleur pour demander l'aide prévue à l'article 4 ou 5 et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 2° L'aide prévue à l'article 4 ou 5 est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail. À cet effet, le contrat de crédit-bail indique clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;
- 3° Le crédit-preneur acquière la propriété de la ou des infrastructures de charge subventionnées à la fin du contrat de crédit-bail.

### **Art. 4. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence**

(1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée à la suite d'une mise en concurrence aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 10.

(2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3°, les infrastructures de charge accessibles au public :

- 1° sont non-discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;
- 2° s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'État et des communes ;
- 3° permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;
- 4° affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;
- 5° assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;
- 6° consistent de points de charge connectés ;
- 7° partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national. Les modalités de ce partage des données peuvent être déterminées par voie de règlement grand-ducal par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

(3) La capacité de charge du projet ne peut être inférieure à 175 kilowatts.

(4) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

- 1° 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;
- 2° 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;
- 3° 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40 pour cent du budget alloué à celui-ci.

Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70 pour cent des coûts admissibles et le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise peut s'élever à 70 pour cent du budget alloué à l'appel à projets.

(5) La sélection des projets se fait au moyen d'un ou de plusieurs appels à projets ouverts, transparents et non discriminatoires organisés par les ministres.

Ces appels à projets peuvent être limités à des infrastructures de charge :

- 1° situées dans certaines zones géographiques ;
- 2° accessibles au public ou privées ;
- 3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de l'article 4 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de l'article 4 du règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ;
- 4° dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

Le budget maximal par appel à projets ne peut dépasser 7 000 000 euros.

(6) Sous peine d'irrecevabilité et sans préjudice des informations supplémentaires exigées dans l'appel à projets, les projets soumis par les entreprises contiennent les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;

- 4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de charge et une description des types d'utilisateurs visés ;
- 5° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes ainsi que la capacité de charge des infrastructures ;
- 6° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure existante ;
- 7° une liste des coûts admissibles ;
- 8° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 9° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale des infrastructures de charge ;
- 10° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 11° lorsque l'entreprise n'est pas le propriétaire du terrain, un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide portant sur l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de charge.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

(7) La sélection se fait dans la limite du budget de l'appel à projets sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de charge nouvellement créée par le projet. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 100 pour cent. La capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge ne sont pas physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année, mais au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 80 pour cent, tandis que la capacité de charge d'un projet portant sur des infrastructures de charge privées est prise en compte à hauteur de 60 pour cent. En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

(8) Lorsqu'un projet porte sur des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité, aux fins de l'application des paragraphes 4 et 7, celui-ci est traité comme un projet portant sur des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.

(9) Un maximum de 90 pour cent des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets peuvent être retenus. Lorsque le nombre de projets soumis est inférieur à dix, au moins un projet ne peut être retenu.

(10) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

#### **Art. 5. Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises**

(1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5.

(2) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :

1° 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;

2° 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

Une majoration de 10 points de pourcentage peut être appliquée lorsque l'infrastructure de charge composée d'au moins quatre points de charge repose sur un système de charge intelligent.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'intensité maximale de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 pour cent.

(3) Le montant absolu de l'aide par entreprise ne peut pas dépasser :

- 1° 40 000 euros pour les coûts admissibles liés à la création ou l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des coûts liés au raccordement au réseau ;
- 2° 60 000 euros pour les coûts admissibles liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge.

(4) Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet par an sous forme écrite aux ministres au plus tard le 31 décembre 2024. La demande contient les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
- 4° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes de charge ainsi que la capacité de charge des infrastructures de charge, et si celles-ci contiennent un système de charge intelligent ;
- 5° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure de charge existante ;
- 6° la liste des coûts admissibles ;
- 7° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
- 8° l'adresse à laquelle sont situées les infrastructures de charge ;
- 9° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

## **Art. 6. Aide en faveur de l'infrastructure de charge publique**

(1) Il est attribué une aide aux propriétaires de l'infrastructure de charge publique.

(2) L'intensité maximale de l'aide s'élève à 70 pour cent du cumul de la valeur résiduelle et des investissements futurs pour réaliser l'obligation de service public instituée par la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité consistant dans le déploiement de l'infrastructure de charge publique.

(3) En vue de l'obtention de l'aide, chaque propriétaire de l'infrastructure de charge publique soumet une demande d'aide sous forme écrite aux ministres au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur de la présente loi. Sous peine d'irrecevabilité, toute demande doit contenir les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° pour chaque borne de charge publique existante détenue par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date de mise en service, les coordonnées de géolocalisation ainsi que la valeur résiduelle ;
- 4° pour chaque borne de charge publique future planifiée par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date prévisionnelle de début et de finalisation des travaux ainsi que les montants prévisionnels des investissements futurs ;
- 5° le montant et l'intensité de l'aide.

(4) En ce qui concerne l'aide relative aux bornes de charge publiques existantes, la demande visée au paragraphe 3 est considérée comme demande de paiement.

(5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide relatives aux bornes de charge publiques futures sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de celles-

ci. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux investissements encourus ainsi que des preuves des paiements afférents.

#### **Art. 7. Forme et cumul de l'aide**

(1) Les aides prévues dans la présente loi prennent la forme d'une subvention en capital.

(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres aides, y compris les aides *de minimis* prévues par le règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

#### **Art. 8. Contrôle et restitution de l'aide**

(1) L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée ou si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables, avant l'expiration d'un délai de trois mois à partir de la date de la décision ministérielle de remboursement, sauf si celle-ci prévoit à cet effet un autre délai.

(2) Toute aide peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.

À cette fin, les entreprises bénéficiaires d'une aide prévue par la présente loi sont tenues d'autoriser la visite des infrastructures de charge par les délégués des ministres et de leur fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de l'Énergie,*  
**Claude Turmes**

Cabasson, le 26 juillet 2022.  
**Henri**

Doc. parl. 7925 ; sess. ord. 2021-2022.

