

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.