

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

*

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

(01.07.2022)

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. Antécédents

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^{er} 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 transport 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.

Cependant, 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 :

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

Type d'infrastructure et accessibilité	Capacité de charge prise en compte
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 :

Infrastructure de charge	Petite entreprise	Moyenne entreprise
Taux d'aide maximal	40%	30%
Taux d'intensité d'aide maximale pour les coûts liés au raccordement au réseau	60%	

Plafond absolu du subside par entreprise	<p>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)</p> <p>60 000€ pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge</p>
---	---

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^{er} 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'État

Avis du Conseil d'État (10.05.2022)

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^{er} de l'article 1^{er} 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 (28.06.2022)

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 (08.12.2021)

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 (06.01.2022)

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 (09.02.2022)

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 (28.03.2022)

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^{er}, paragraphe 1^{er} et l'article 7, paragraphe 1^{er} sont adaptés : le bout de phrase « prévues aux chapitres II et III » est remplacé par l'expression « prévues dans la présente loi ».

Article 1^{er}

L'article 1^{er} 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^{er} 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'Economie et du Ministère de l'Energie. L'article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1^{er}. 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^{er} 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^{er} 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^{er} 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^{er}, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1^{er} 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^{er}, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1^{er} 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^{er}, paragraphe 13*bis*, de la loi modifiée du 1^{er} 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^{er}, paragraphe 1*decies*, de la loi modifiée du 1^{er} 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^{er}, 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.

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^{er} 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^{er} 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^{er}, 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^{er} 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 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.

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'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^{er}, 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^{er} 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^{er} 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.

VI. Texte proposé par la Commission

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Énergie 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^{er}. 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^{er} 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^{er}, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1^{er} 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^{er}, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1^{er} 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^{er}, paragraphe 13*bis*, de la loi modifiée du 1^{er} 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^{er}, paragraphe 1*decies*, de la loi modifiée du 1^{er} 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^{er}, 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^{er}, 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^{er} 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^{er}, 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^{er} 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^{er} juillet 2022

Le Président,
François BENOY

La Rapportrice,
Jessie THILL