



**Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de  
l'Aménagement du territoire**

**Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et  
de l'Espace**

**Procès-verbal de la réunion du 02 juin 2022**

Ordre du jour :

1. 7925 Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
2. Divers

\*

Présents : Mme Semiray Ahmedova, M. André Bauler, M. François Benoy, Mme Myriam Cecchetti, Mme Stéphanie Empain, M. Paul Galles, M. Max Hahn, Mme Martine Hansen, M. Aly Kaes, M. Fred Keup, M. Gilles Roth, M. Jean-Paul Schaaf, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, membres de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire

Mme Simone Asselborn-Bintz, remplaçant Mme Cécile Hemmen

M. Marc Goergen, observateur délégué

Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Charles Margue, Mme Lydia Mutsch, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, membres de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Mme Nancy Arendt épouse Kemp, remplaçant M. Marc Spautz

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Claude Turmes, Ministre de l'Energie

M. Simeon Hagspiel, M. Xavier Hansen, M. Paul Matzet, du Ministère de l'Energie

M. Bob Feidt, Mme Léa Werner, du Ministère de l'Economie

Mme Liz Reitz, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. François Benoy, Président de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire

\*

**1. 7925 Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

Madame Jessie Thill est nommée Rapportrice.

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent et au document annexé au présent procès-verbal.

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

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

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

**Examen des articles**

**Remarque préliminaire**

La division du texte du projet de loi en chapitres est supprimée, pour ne garder que les articles. En effet, dans son avis du 10 mai 2022, le Conseil d'État propose, pour des raisons légistiques, de munir les chapitres d'un intitulé. Pour le chapitre III qui ne contient qu'un article, cela aboutirait à lui donner le même intitulé que celui de l'article. Comme la division du texte du projet de loi en chapitres n'apporte pas de plus-value particulière, celle-ci est donc supprimée. Afin de tenir compte de la suppression des chapitres, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> et l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> sont adaptés : le bout de phrase « prévues aux chapitres II et III » est remplacé par l'expression « prévues dans la présente loi ».

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

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

Outre quelques remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État note que le paragraphe 1<sup>er</sup> attribue une compétence pour l'octroi des aides, de manière conjointe, à deux ministres. Il émet des réticences face à cette double compétence, source potentielle de conflits d'intérêts et de lenteurs administratives. Les représentants gouvernementaux informent qu'ils ont, premièrement, instauré des garde-fous en prévoyant des critères d'attribution des aides objectifs et, deuxièmement, veillé à mettre en place une collaboration efficace entre les deux ministères aux fins de la mise en œuvre du régime d'aides. Il est donc décidé de conserver la double compétence car le régime d'aides mis en place par la loi en projet tombe dans le champ de compétence du Ministère de l'Économie et du Ministère de l'Énergie. L'article 1<sup>er</sup> se lira comme suit :

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

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

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

1<sup>o</sup> les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;

2<sup>o</sup> les entreprises en difficulté ;

3<sup>o</sup> les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide octroyée par le Grand-Duché de Luxembourg illégale et incompatible avec le marché intérieur.

#### **Article 2**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant le point 14°, le nouveau texte donne suite à la proposition du Conseil d'État qui, arguant qu'il est surabondant, suggère de supprimer le terme « restreint » de la définition de l'infrastructure de charge privée. Cette suppression ne peut avoir pour effet de remettre en cause la bonne articulation entre les infrastructures de charge accessibles au public et les

infrastructures de charge privées. Ainsi, il reste entendu que, lorsque l'utilisation de l'infrastructure de charge est restreinte à une catégorie générale de personnes, comme par exemple les clients, comme cela peut être le cas d'une infrastructure accessible au public au sens du point 13°, il ne peut être question d'un cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire.

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

## **Art. 2. Définitions**

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

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

10° « entreprise » : toute entité, indépendamment de sa forme juridique et de sa source de financement, exerçant une activité économique. Lorsque plusieurs personnes morales forment une entité économique unique du fait de l'existence de participations de contrôle de l'une des personnes morales dans l'autre ou d'autres liens fonctionnels, économiques et organiques entre elles, notamment par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs personnes physiques agissant de concert, c'est cette entité économique unique qui se qualifie d'entreprise au sens de la présente loi ;

11° « entreprise en difficulté » : une entreprise remplissant au moins une des conditions suivantes :

- a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves, et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société, conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;
- b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
- c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
- d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
- e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
  - i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
  - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;

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

13° « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont ~~la ou~~ les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-

discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;

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

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

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

### **Article 3**

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

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

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

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

- d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;
- e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

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

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

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

#### **Article 4**

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

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

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

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

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

infrastructures de charge pour poids lourds, pour lesquelles le marché est encore moins développé.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

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

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

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

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

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

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

4<sup>o</sup> affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;

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

6<sup>o</sup> consistent de points de charge connectés ;

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

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

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

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

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

3<sup>o</sup> 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

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

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

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

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

- 1° situées dans certaines zones géographiques ;
- 2° accessibles au public ou privées ;
- 3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de ~~l'article 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques~~ **l'article 4 du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de l'article 4 du Règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du Règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers** ;
- 4° dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

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

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

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

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

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

En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

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

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

## **Article 5**

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

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

- (1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5.
- (2) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :
  - 1° 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;
  - 2° 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

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

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

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

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

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

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

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

2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;

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

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

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

6° la liste des coûts admissibles ;

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

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

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

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

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

## **Article 6**

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

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

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

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

## **Article 7**

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

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

L'article 7 se lira comme suit :

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

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

## **Article 8**

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

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

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

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

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

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

## **Article 9**

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

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

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

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

Les amendements ci-dessus seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

\*

Il est ensuite procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Jean-Paul Schaaf (CSV) mentionne l'avis du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises qui estime que « *les communes devraient avoir droit à des aides financières analogues à celles que le projet de loi prévoit pour les entreprises lorsqu'elles décident de compléter l'initiative privée par l'installation de bornes de charge à des endroits utiles pour leur population, mais peu intéressants d'un point de vue économique* » et souhaite connaître l'avis du Ministère en la matière. Monsieur le Ministre explique que les

communes ne peuvent prétendre aux aides financières mises en place par le projet de loi étant donné qu'elles ne sont pas des entités commerciales. Cependant, les communes auront la possibilité de mettre leurs terrains à disposition ; une convention-type est d'ailleurs en cours d'élaboration dans ce sens. Les communes pourront ainsi s'impliquer dans le nouvel outil « Pro-Charging », qui est une plateforme mise en place par le biais de la Klima-Agence ayant pour objet la mise en relation des entités qui mettent des surfaces à disposition et des entités à la recherche d'une surface.

Monsieur Jean-Paul Schaaf et Madame Diane Adehm (CSV) s'interrogent sur la situation des copropriétés et se demandent si les copropriétaires d'une résidence pourraient également bénéficier d'aides financières, tout en sachant qu'il n'est techniquement pas possible que chaque habitant d'un immeuble ait sa propre borne de charge privée. Les représentants du Ministère donnent à considérer qu'il s'agit en l'occurrence d'un sujet assez compliqué car il contient beaucoup de facettes différentes et informent qu'ils sont en train de réfléchir à une éventuelle modification du règlement grand-ducal du 19 août 2020 portant introduction d'une aide financière pour l'installation de bornes de charge privées pour véhicules électriques, dans un but d'élargir les aides financières aux copropriétaires. Ils sont par ailleurs d'avis que les syndicats ne sont pas les mieux placés, ni techniquement ni administrativement, pour gérer ce point et envisagent la mise en place d'une approche de leasing par des professionnels.

Suite à une question afférente de Monsieur Marc Goergen (Piraten), Monsieur le Ministre souligne que rien n'empêche les entreprises qui investissent dans l'infrastructure de charge pour véhicules électriques de fournir gratuitement à leurs salariés le service de charge de leurs véhicules privés.

Madame Jessie Thill (déi gréng) souhaite connaître le taux d'augmentation de la capacité de charge qui sera engendrée par le projet de loi. Il lui est répondu que, si l'on peut approximativement estimer que la capacité de charge publique actuelle pourrait être doublée, une évaluation précise est très difficile à établir, alors que seul un budget a été défini et que le chiffre exact dépendra largement du type de bornes qui seront mises en place.

Suite à une question de Madame Diane Adehm, il est encore précisé qu'il est désormais possible pour un utilisateur final de recharger son véhicule par le biais d'un « paiement à l'acte », à savoir sans avoir à effectuer d'inscription préalable ou à entrer dans une relation commerciale avec l'opérateur de l'infrastructure de charge, mais simplement en procédant au paiement par carte bancaire. Cette nouvelle façon de procéder est prévue par l'article 4, paragraphe 2 du projet de loi. Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il s'agit d'un système très transparent et très facile d'utilisation mettant en concurrence plusieurs fournisseurs sur une même borne de charge.

## **2. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 21 juin 2022

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**



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



Financé par  
l'Union européenne  
NextGenerationEU



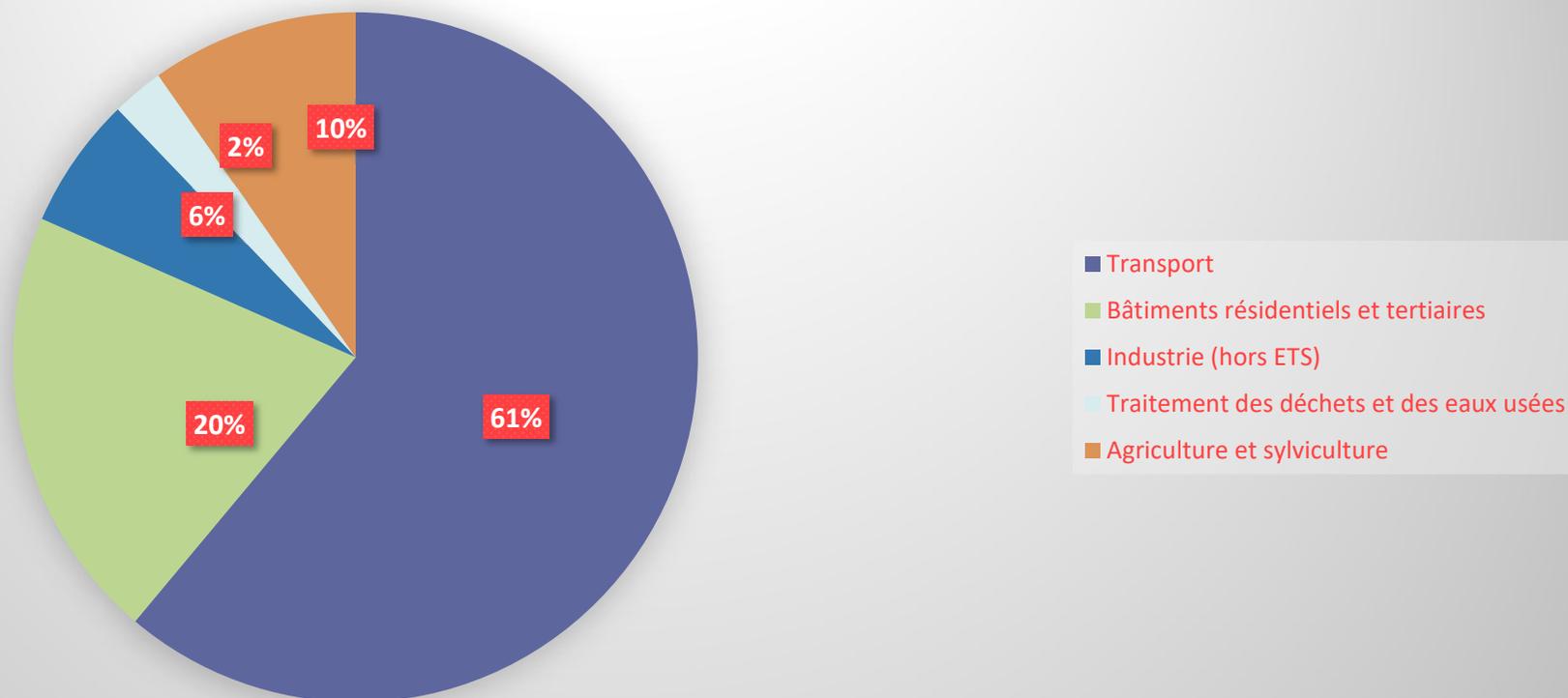
LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Économie



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Énergie et de  
l'Aménagement du territoire



## Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur (hors ETS) en 2020



Source : Inventaire national GES 2021 (proxy)

# Motif du PdL: Compléter l'offre de mesures gouvernementales



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

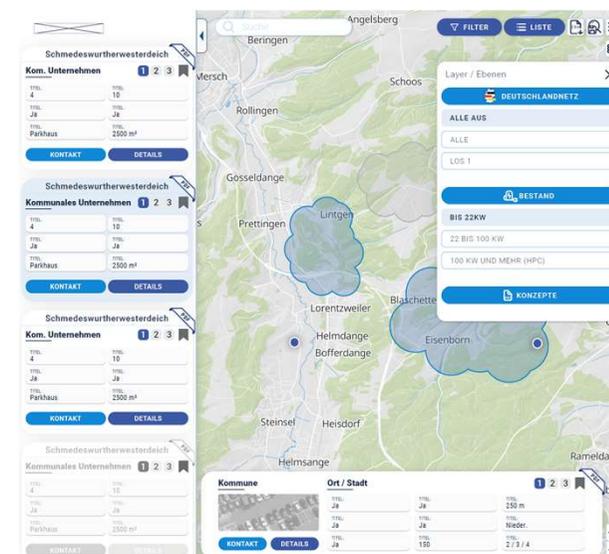


# Mesures d'accompagnement/soutien



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

- Soumission de la demande d'aide et de la demande de paiement via la plateforme **Myguichet**;
- Soutien par **Klima-Agence** et **Luxinnovation** pour accompagner les entreprises dans leurs démarches
- Elaboration de **conventions types** pour la mise à disposition du terrain de la part des communes
- Mise en place d'un **FAQ** sur **guichet.lu**
- Outil de mise en relation pour communes et investisseurs: **www.pro-charging.lu**





## Axe 1

Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence

**Objectif** : Faciliter et accélérer le déploiement d'un plus grand réseau de bornes de charge et augmenter la puissance de charge au Luxembourg

**Limitée** aux projets qui ont une **certaine envergure**

**Aide financière sur base d'appels à projets**

## Axe 2

Aide en faveur d'infrastructures de charge réservées aux petites et moyennes entreprises

**Objectif** : inciter les PME à effectuer la transition vers l'électromobilité dans le cadre de leur activité économique

**Réservée** au PME proposant un projet à budget limité

**Aide financière sur simple demande écrite**

Le projet de loi prévoit aussi une adaptation de l'organisation du réseau « Chargy » et « SuperChargy » en conformité avec le nouveau cadre législatif européen.