

N° 8110³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

instaurant une contribution étatique visant à limiter la hausse des prix des services de charge de véhicules électriques sur les bornes de charge accessibles au public

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION SPECIALE « TRIPARTITE »

(20.12.2022)

La Commission se compose de : M. Gilles BAUM, Président ; Mme Josée LORSCHÉ, Rapportrice ; M. Guy ARENDT, M. André BAULER, M. François BENOY, M. Sven CLEMENT, M. Yves CRUCHTEN, M. Mars DI BARTOLOMEO, Mme Martine HANSEN, M. Fernand KARTHEISER, M. Dan KERSCH, M. Laurent MOSAR, M. Gilles ROTH, M. Marc SPAUTZ, M. Claude WISELER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 2 décembre 2022 par Monsieur le Ministre de l'Énergie.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière et d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été présenté à la Commission spéciale « Tripartite » en date du 7 décembre 2022.

Le projet de loi a officiellement été renvoyé à la Commission spéciale « Tripartite » en date du 8 décembre 2022. Le même jour, Mme Josée Lorsché a été désignée comme rapportrice du projet de loi.

L'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics date du 12 décembre 2022.

Le Conseil d'État a émis son avis en date du 16 décembre 2022. Cet avis a été examiné le même jour par la Commission spéciale « Tripartite ».

Le 20 décembre 2022, la Commission spéciale « Tripartite » a adopté le présent rapport.

*

II. OBJET

Le projet de loi n°8110 vise à mettre en œuvre une des mesures de l'accord tripartite (« Solidarités-pak 2.0 ») conclu entre le Gouvernement, l'Union des Entreprises Luxembourgeoises (UEL) et les organisations syndicales OGBL, LCGB et CGFP le 28 septembre 2022 en introduisant une **aide au bénéficiaire des utilisateurs finals de bornes de charge publiques**.

Le projet de loi a pour objectif de créer une contribution financière étatique à la fourniture de services de mobilité limitant la hausse des prix pour l'ensemble des utilisateurs finals sur les bornes de charge accessibles au public sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. L'augmentation substantielle des prix de l'électricité sur le marché a également un impact sur les prix des services de charge des infrastructures accessibles au public. La mesure de soutien financier sera applicable du 1^{er} janvier 2023

au 31 décembre 2023 et prendra la forme d'une **réduction de prix appliquée par les fournisseurs de service de mobilité** qui, à leur tour, recevront une compensation par l'État pour la réduction appliquée.

La **contribution financière de l'État** vise à éviter que les coûts de recharge de véhicules électriques n'atteignent un niveau qui freinerait la dynamique de l'électrification du transport telle que mise en avant dans le plan national intégré en matière d'énergie et de climat et à assurer la compétitivité de la mobilité électrique par rapport aux combustibles fossiles, en particulier l'essence et le diesel. La réduction s'applique sur le prix variable par kilowattheure du service de charge et est limitée à un montant maximal hors taxes de 0,50 euro par kilowattheure, ce qui correspond approximativement au différentiel entre le plus haut niveau du prix de marché de gros depuis le début de la crise et le niveau de prix usuel d'avant crise. Parallèlement, un projet de règlement grand-ducal a été introduit dans la procédure réglementaire afin de fixer le montant de la réduction applicable au prix du service de charge à appliquer par les fournisseurs de services de mobilité.

Afin de pouvoir bénéficier de la compensation financière, les fournisseurs de service de mobilité doivent adresser une demande d'inscription à un **registre**, tenu par le ministre ayant l'Énergie dans ses attributions, par le biais d'un formulaire spécifique mis à disposition par ce dernier. Le ministre examine les demandes d'inscription et prend une décision qu'il notifie, dans les 30 jours suivant la réception de la demande, au demandeur. Par la suite, le ministre publie sur un site internet accessible au public une liste tenue à jour comportant les noms et adresses des fournisseurs de services de mobilité inscrits au registre, ainsi que les prix des services de charge qu'ils appliquent, afin de permettre aux utilisateurs finals de les comparer.

Chaque fournisseur, inscrit au registre, applique la contribution étatique aux utilisateurs finals sous forme de réduction du prix de service de charge au moment de l'établissement de la facture et informe ses utilisateurs finals de manière transparente sur la facture de la réduction appliquée. En outre, il leur communique au moins une fois une fiche d'information mise à disposition par le ministre.

Chaque mois, les fournisseurs inscrits au registre adressent une demande de paiement, via un formulaire standardisé, pour l'ensemble des montants déduits sur les factures au titre de la réduction du prix et la transmettent au ministre, au plus tard le dernier jour du mois pour le mois précédent.

La **demande de paiement** renseigne les informations suivantes :

- Le nombre total d'opérations de charge pour lesquelles une réduction a été appliquée ;
- Les prix de service de charge appliqués ;
- La quantité d'énergie sur laquelle la réduction a été appliquée ;
- Le montant total de l'ensemble des réductions.

Le ministre procède au paiement si la demande est conforme et si la réduction du prix est appliquée en concordance avec les dispositions de la présente loi. Toute autre pièce justificative jugée nécessaire peut être demandée par le ministre pour constater la véracité des informations fournies.

Le **ministre peut contrôler** à tout moment, mais au plus tard dans les six mois après la réception de la dernière demande de paiement, la véracité des informations fournies par les fournisseurs à l'origine de leurs demandes d'inscription au registre des fournisseurs éligibles pour une compensation financière et quant à l'application correcte par les fournisseurs de la réduction sur le prix de charge des utilisateurs finals. En outre, il peut demander aux opérateurs de bornes les quantités vendues par les différents fournisseurs de services de mobilité et aux gestionnaires de réseau d'électricité les quantités fournies sur le point de raccordement des bornes.

Concernant l'**impact financier**, le Gouvernement a décidé de mettre à disposition une enveloppe globale et maximale de 15.000.000 d'euros pour couvrir les dépenses liées à l'introduction de la contribution financière visant à limiter la hausse des prix des services de charge de véhicules électriques sur les bornes de charge accessibles au public. Les dépenses occasionnées par l'exécution de la présente loi en projet sont imputées sur le budget de l'État.

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (16.12.2022)

Dans son avis datant du 16 décembre 2022, le Conseil d'État formule quelques propositions d'adaptations quant au texte initial du projet de loi et émet des oppositions formelles pour lesquelles il propose des modifications que la commission parlementaire a fait siennes.

Le Conseil d'État émet une opposition formelle quant aux points 1^o et 7^o de l'article 1^{er} pour des raisons d'insécurité juridique due à l'opacité des notions employées telles que « un prestataire de services qui offre des services de mobilité » et quant aux définitions tautologiques des notions de « service de charge » et « service d'accès à la charge ». Afin de lever son opposition formelle, il propose de supprimer les points 1^o et 7^o et de remplacer dans le dispositif les termes « fournisseur de service de mobilité » par les termes « fournisseur de service de charge ». Si, le législateur souhaite toutefois introduire une définition spécifique pour le point 1^o, le Conseil d'État propose la reformulation suivante :

« 1^o « fournisseur de service de mobilité » : un prestataire de services qui fournit des opérations de charge ».

Au niveau de l'article 3, le Conseil d'État rajoute une opposition formelle à l'encontre de la deuxième phrase du paragraphe 3, au motif qu'elle accorde au ministre un pouvoir de décision non autrement encadré dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 103 de la Constitution. Afin de pouvoir lever son opposition formelle, le Conseil d'État fait une proposition de reformulation du paragraphe 3 :

« (3) Le ministre inscrit les fournisseurs de service de mobilité [ou : de service de charge] sur le registre dans les 30 jours suivant la réception de la demande respectant les conditions fixées au paragraphe 1^{er}. ».

En outre, le Conseil d'État formule quelques observations d'ordre légistique.

Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics (12.12.2022)

En général, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics (CHFEP) se déclare d'accord avec le projet de loi, mais fait toutefois le constat que le texte ne prévoit ni expressément l'obligation pour les fournisseurs d'accorder aux clients la subvention, ni de sanction pour le cas où ils refuseraient d'appliquer celle-ci. Elle donne à considérer que les fournisseurs pourraient être réticents à mettre en œuvre la mesure, surtout au vu des démarches administratives importantes à effectuer pour pouvoir obtenir la compensation financière étatique. La CHFEP demande de prévoir clairement dans le texte que les fournisseurs ont l'obligation d'appliquer la subvention sous forme de réduction de prix dans le cadre de la facturation aux clients et de mettre en place des sanctions au cas où les fournisseurs ne respecteraient pas les dispositions du projet de loi.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Observations d'ordre légistique

La Commission spéciale « Tripartite » décide de tenir compte des observations d'ordre légistique émises par le Conseil d'État.

Article 1^{er} – Définitions

L'article 1^{er} définit dix notions récurrentes dans le projet de loi.

Point 1^o

Le point 1^o définit la notion de « fournisseur de service de mobilité » qui désigne un prestataire de services qui offre des services de mobilité pour les utilisateurs de véhicules électriques dont également des services d'accès à la charge. La définition précise que l'accès à la charge n'est pas considéré comme

fourniture d'électricité au sens de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

Le Conseil d'État fait état de son étonnement quant à l'introduction de cette notion, alors que la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité désigne les « fournisseurs de service de charge ».

Au vu de « l'opacité des notions employées », la Haute Corporation s'oppose formellement au point 1^o et demande ou bien de remplacer la notion par celle de « fournisseur de service de charge » ou d'adapter le libellé. À ce titre, une proposition de texte est fournie.

Dans le cadre de ses travaux, la Commission spéciale a été informée par le Gouvernement qu'il est projeté d'intégrer la notion de « fournisseur de mobilité » dans la loi modifiée précitée du 1^{er} août 2007 par le projet de loi n°7876.

Pour cette raison, la Commission spéciale décide de reprendre garder la notion de « fournisseur de mobilité », mais de remplacer la définition par le libellé proposé par le Conseil d'État plutôt que d'opter pour la définition de « fournisseur de service de charge » qui conformément au projet de loi n°7876 n'est qu'un sous-ensemble du fournisseur de service de mobilité .

Point 2°

Le point 2° précise que le terme « ministre » renvoie au ministre ayant l'Énergie dans ses attributions pour les besoins du projet de loi.

Cette disposition ne suscite aucun commentaire de la part du Conseil d'État.

La Commission spéciale « Tripartite » décide de retenir ce point en sa teneur initiale.

Point 3°

Le point 3° qui définit la notion de « borne de charge accessible au public » renvoie à la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques.

Cette disposition ne suscite aucun commentaire de la part du Conseil d'État.

La Commission spéciale « Tripartite » décide de retenir ce point en sa teneur initiale.

Point 4°

Le point 4° définit une « opération de charge » comme une prestation individuelle d'un service de charge par un fournisseur de service de mobilité à un utilisateur final qui l'initie. Par cette prestation une quantité d'énergie électrique est chargée dans le véhicule de l'utilisateur final et facturée à ce dernier à un prix déterminé par kWh auquel est appliquée la remise étatique.

Le Conseil d'État note que cette notion est également employée dans le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique sans y être définie. Le Conseil d'État ne formule aucune proposition pour adapter ce point.

La Commission spéciale décide de retenir le libellé initial du point 4°.

Point 5°

Le point 5° définit la notion d'opération de charge *ad hoc*. Cette notion désigne une opération de charge exécutée par un utilisateur final qui n'a pas souscrit un contrat avec un fournisseur de service de mobilité.

Cette disposition ne suscite aucun commentaire de la part du Conseil d'État.

La Commission spéciale « Tripartite » décide de retenir ce point en sa teneur initiale.

Point 6°

En vertu du point 6°, l'opérateur d'infrastructure de charge est la personne qui opère les bornes de charge. Ce rôle se distingue du rôle de fournisseur de service de mobilité, qui vend un service de charge, y inclus l'électricité nécessaire à la recharge sur la borne. Ces deux rôles peuvent néanmoins être assumés par le même acteur.

Cette disposition ne suscite aucun commentaire de la part du Conseil d'État.

La Commission spéciale « Tripartite » décide de retenir ce point en sa teneur initiale.

Ancien point 7°

Dans sa teneur initiale, l'article 1^{er} contenait un point 7° définissant la notion de « service de charge ».

Cependant, le Conseil d'État s'est opposé formellement à ce point et a exigé sa suppression.

La Commission spéciale « Tripartite » a décidé de tenir compte de cette proposition du Conseil d'État.

En conséquence de cette suppression, les points suivants ont été renumérotés.

Point 7° (initialement le point 8°)

Le point 7° désigne comme « utilisateur final » la personne physique ou morale qui initie une opération de charge d'un véhicule électrique raccordé à un point de charge d'une borne de charge accessible au public.

Cette disposition ne suscite aucun commentaire de la part du Conseil d'État.

La Commission spéciale « Tripartite » décide de retenir ce point en sa teneur initiale.

Point 8° (initialement le point 9°)

Le point 8° définit le prix du service de charge comme la composante variable, facturée par kWh d'électricité chargée, du prix de la recharge. Cette définition n'inclut pas un éventuel prix d'abonnement mensuel ou d'autres composantes de prix facturés à l'utilisateur final.

Cette disposition ne suscite aucun commentaire de la part du Conseil d'État.

La Commission spéciale « Tripartite » décide de retenir ce point en sa teneur initiale.

Point 9° (initialement le point 10°)

Le point 9° définit la notion de « Benelux ID Registration Organisation ». Celle-ci a été instituée par une décision du 7 décembre 2022 du Comité de Ministres Benelux.

Cette disposition ne suscite aucun commentaire de la part du Conseil d'État.

La Commission spéciale « Tripartite » décide de retenir ce point en sa teneur initiale.

Article 2 – Objet et champ d'application

Les quatre paragraphes de l'article 2 définissent l'objet et le champ d'application du projet de loi.

Paragraphe 1^{er}

Le paragraphe 1^{er} prévoit une contribution directe, dans les limites des contraintes budgétaires fixées à l'article 8, à la fourniture de charge au bénéfice des utilisateurs finals de bornes de charge accessibles au public sur le territoire luxembourgeois.

L'octroi de cette contribution est motivé par la volonté d'assurer la compétitivité des véhicules électriques vis-à-vis les véhicules utilisant des carburants.

Le paragraphe 1^{er} ne suscite aucun commentaire de la part du Conseil d'État.

C'est pourquoi la Commission spéciale décide de retenir le paragraphe 1^{er} tel que proposé par le Gouvernement.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 définit la forme de la contribution financière. Il s'agit d'une compensation financière qui est versée aux fournisseurs de service de mobilité en contrepartie de l'application d'une réduction sur le prix de service de charge à la même hauteur aux utilisateurs finals.

Le Conseil d'État note qu'il « conviendrait de préciser que la contribution financière est versée aux fournisseurs qui ont appliqué la réduction sur le prix du service de charge déterminée conformément au paragraphe 3 et non pas une réduction d'un montant quelconque. Le renvoi au paragraphe 2 qui figure au paragraphe 3 devrait en conséquence être supprimé ».

La Commission spéciale décide de tenir compte de cette proposition.

Paragraphe 3

Le paragraphe 3 tient compte du fait que des variations des prix des services de charge sont attendues pour la durée pendant laquelle la contribution est applicable. Pour cette raison, le paragraphe prévoit (1) une limite supérieure de 0,50 euro par kilowattheure pour cette contribution et (2) la fixation du montant de la contribution par règlement grand-ducal.

Quant au paragraphe 3, le Conseil d'État observe que :

« Le montant exact de la réduction doit être arrêté, dans la limite fixée par le législateur, par voie de règlement grand-ducal. Le Conseil d'État se trouve également saisi d'un projet de règlement grand-ducal fixant le montant de la réduction sur le prix du service de charge sur les bornes de charge accessibles au public (n° CE 61.261), qui prévoit de fixer le montant de la réduction à 0,33 euro par kilowattheure, hors taxes.

La deuxième phrase du paragraphe 3 indique que la réduction ne peut être supérieure au prix de l'électricité chargée et facturée à la suite de l'opération de charge. Le Conseil d'État comprend que cette disposition peut, d'une part, rendre nécessaire une adaptation du règlement grand-ducal précédemment visé, mais aussi, d'autre part, obliger des fournisseurs à réduire le montant de la réduction à un montant inférieur à celui fixé par règlement grand-ducal pour éviter une surcompensation. Il recommande de modifier le dispositif pour que cette seconde hypothèse résulte plus clairement du texte ».

La proposition pour reformuler le paragraphe 3 du Conseil d'État est reprise par la Commission spéciale.

Paragraphe 4

Le paragraphe 4 prévoit que la contribution sera applicable du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023.

Le paragraphe 4 ne suscite aucun commentaire du Conseil d'État, de sorte que la Commission spéciale décide de le maintenir en sa teneur initiale.

Article 3 – Registre des fournisseurs éligibles pour une compensation financière

L'article 3 encadre l'inscription des fournisseurs de service de mobilité dans un registre tenu par le Ministre de l'Énergie. L'article est divisé en trois paragraphes.

Paragraphe 1^{er}

Le paragraphe 1^{er} prévoit que les fournisseurs désirant bénéficier de la compensation financière adressent une demande d'inscription au registre au ministre accompagnée des informations à fournir au moment de cette demande d'inscription. Le paragraphe ajoute l'obligation pour les fournisseurs inscrits d'informer le ministre en cas de changement de ces données.

Le Conseil d'État note quant à la liste des pièces et informations à fournir que :

« le Conseil d'État comprend que les exigences de renseigner la quantité mensuelle d'électricité chargée au Grand-Duché de Luxembourg par ses utilisateurs finals au cours des douze mois précédant le mois de la demande d'inscription (point 4°) et les prix pratiqués au cours des trois mois précédant la demande ne sont pas de nature à exclure du régime les opérateurs qui n'ont pas encore douze ou trois mois d'activité, dans la mesure où il leur sera possible de déclarer une quantité nulle et l'absence de prix antérieurement pratiqués. Au point 6°, la formule « prix de services de charge en vigueur et appliqués sur les bornes [...] » est redondante, la seule mention des prix appliqués étant suffisante, à l'instar du point 5° ».

La Commission spéciale décide dès lors de supprimer le point 6°.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 prévoit la publication de la liste actualisée des fournisseurs inscrits. Cette liste précise également le prix de service de charge applicable afin de permettre aux utilisateurs finals de comparer les tarifs appliqués par les différents fournisseurs.

Le Conseil d'État propose la publication de cette liste sur un site accessible au public.

La Commission spéciale décide de tenir compte de cette observation.

Paragraphe 3

Dans sa teneur initiale, le paragraphe 3 concerne les décisions du ministre relatives à l'inscription d'un fournisseur. L'inscription au registre est admise par le ministre si le demandeur est un fournisseur de service de mobilité dans le sens de la présente loi et si sa demande respecte les conditions telles que fixées au paragraphe 1^{er}. Toute décision de refus d'inscription au registre doit être dûment motivée.

Le Conseil d'État note que :

« Le paragraphe 3, deuxième phrase, énonce que l'inscription devra être accordée si le fournisseur respecte les « critères d'éligibilité prévus à l'article 1^{er}, point 1^o » et si les conditions de forme de la demande ont été respectées. Le Conseil d'État constate que l'article 1^{er}, point 1^o, du projet de loi, qui définit la notion de « fournisseur de service de mobilité », n'énonce en soi aucune « condition d'éligibilité » et renvoie pour le surplus à ses observations et à son opposition formelle au sujet de cette définition. En l'état, le Conseil d'État doit également formuler une opposition formelle à l'encontre de la deuxième phrase du paragraphe 3, au motif qu'elle accorde au ministre un pouvoir de décision non autrement encadré dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 103 de la Constitution.

Le paragraphe 3, troisième phrase, précise qu'une décision de refus d'admission doit être « dûment motivée ». Cette précision, qui ne fait que reprendre une règle de la procédure administrative non contentieuse, est superfétatoire et peut être omise.

Au vu des considérations qui précèdent et afin de pouvoir lever son opposition formelle frappant la seconde phrase du paragraphe 3, le Conseil d'État propose aux auteurs du texte de reformuler le paragraphe 3 en entier comme suit :

« (3) Le ministre inscrit les fournisseurs de service de mobilité [ou : de service de charge] sur le registre dans les 30 jours suivant la réception de la demande respectant les conditions fixées au paragraphe 1^{er}. » ».

La Commission spéciale décide de retenir le libellé proposé.

Article 4 – Modalités de la contribution financière vis-à-vis des utilisateurs finals

L'article 4 prévoit l'obligation pour les fournisseurs d'appliquer la contribution étatique à leurs utilisateurs finals et de réduire le prix de service de charge en conséquence.

En outre, ils doivent informer leurs clients de manière transparente sur ou avec les factures de la réduction étatique appliquée. À cette fin, les fournisseurs peuvent par exemple indiquer sur chaque facture le montant total de la réduction appliquée par opération de charge, ou ajouter une information globale indiquant le montant par kilowattheure de la réduction étatique appliquée et faisant référence à l'intitulé de la loi. Le fournisseur de service de mobilité a aussi l'obligation de communiquer à au moins une reprise une fiche d'information, éditée et mise à la disposition des fournisseurs de service de mobilité par le ministre, à l'ensemble de ses clients. Un ajout de cette fiche à toutes les factures peut aussi remplir l'obligation d'information sur celles-ci.

Quant à l'article 5, le Conseil d'État observe que :

« Il impose aux fournisseurs une obligation d'informer leurs utilisateurs finals « de manière transparente sur la facture » sur l'application de la réduction. Le Conseil d'État peine à cerner les contours de cette exigence et n'en voit pas la plus-value. Si le législateur souhaite que la facture adressée à l'utilisateur final comporte certaines mentions précises, il y a lieu de les désigner dans le dispositif légal, à l'instar, par exemple, de l'article 5 du projet de loi n°8098 précité.

Le Conseil d'État relève encore que le dispositif proposé n'est pas adapté à l'hypothèse d'une opération de charge *ad hoc*, payée par exemple au moyen d'une carte de crédit. Il n'y a, dans ce cas, pas de facture mensuelle et il n'est manifestement matériellement pas possible de procéder à la remise de la fiche d'information. Afin de remédier à cette problématique, le Conseil d'État demande l'ajout d'un second alinéa, qui pourrait être conçu comme suit :

« Dans le cas d'une opération de charge ad hoc, le fournisseur de service de mobilité [ou : le fournisseur de service de charge] informe l'utilisateur de la réduction appliquée au moyen de l'écran d'affichage de la borne. L'obligation de procéder à la communication de la fiche d'information mise à disposition par le ministre ne trouve pas application dans ce cas. » ».

Pour répondre au premier point évoqué par le Conseil d'État, la Commission spéciale décide de reprendre le libellé tel que repris à l'article 5, point 3°, du projet de loi n°8098.

En ce qui concerne l'affichage sur l'écran des bornes, une telle disposition ne peut être retenue, alors que l'implémentation n'est techniquement pas possible sur une partie des bornes accessibles au public. La Commission spéciale a cependant été informée qu'il existe des moyens pour afficher les remises dans des factures aux clients.

Article 5 – Modalités de la contribution financière vis-à-vis des fournisseurs de service de mobilité

Les deux paragraphes de l'article 5 règlent les modalités de la contribution financière pour les fournisseurs de service de mobilité.

Paragraphe 1^{er}

Le paragraphe 1^{er} prévoit que les fournisseurs soumettent au plus tard à la fin du mois une demande de paiement de compensation pour le mois précédent. Le paragraphe précise les informations à fournir au moment de cette demande.

En outre, le paragraphe 1^{er} accorde au ministre le pouvoir de demander des pièces justificatives complémentaires afin de vérifier la véracité des informations fournies.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 prévoit que le ministre paie le montant dû à un fournisseur à condition que ce dernier remplisse les conditions nécessaires.

Le Conseil d'État observe que :

« Le paragraphe 2 précise que le ministre procède au paiement « de la compensation visée à l'article 1^{er} ». Il s'agit d'une erreur : il convient de viser l'article 2, paragraphe 2. La référence « aux conditions de l'article 2 » semble superflue dès lors que la demande doit respecter les conditions du paragraphe 1^{er}, qui renvoie déjà à l'article 2. Le Conseil d'État observe que les auteurs n'ont pas précisé de délai pour ce paiement. Dès lors qu'il s'agit du remboursement d'avances faites par les fournisseurs au moyen de leur propre trésorerie, un délai court semble s'imposer ».

La Commission spéciale décide de tenir compte des corrections des renvois proposées par la Haute Corporation.

Article 6 – Contrôles

L'article 6 prévoit les moyens de contrôle du ministre dans le cadre du projet de loi. L'article est divisé en quatre paragraphes.

Paragraphe 1^{er}

Le paragraphe 1^{er} autorise le ministre à vérifier la véracité des informations fournies endéans un délai de six mois suivant la dernière demande en obtention d'une contribution financière. Le Conseil d'État demande de supprimer les termes « par tous les moyens appropriés » et fait observer « qu'il est inconcevable que la disposition sous revue octroie au ministre des pouvoirs allant au-delà du pouvoir d'investigation ordinaire de l'administration ».

La Commission spéciale décide de tenir compte de cette observation et de supprimer les termes en question.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 prévoit que le ministre peut demander auprès des fournisseurs des pièces supplémentaires afin d'effectuer les contrôles nécessaires et que ces derniers sont tenus de fournir ces pièces.

Paragraphe 3

Le paragraphe 3 prévoit que les opérateurs d'infrastructures de charge accessibles au public doivent fournir des relevés sur demande.

Le Conseil d'État estime que cette disposition doit respecter les dispositions légales relatives à la protection des données.

Paragraphe 4

Le paragraphe 4 autorise le ministre à s'enquérir sur la consommation électrique des points de raccordement des bornes de charge accessibles au public dans le cadre de ses contrôles des données fournies par les fournisseurs.

Le Conseil d'État estime que cette disposition doit respecter les dispositions légales relatives à la protection des données.

Ancien Article 7 – Restitution de fonds indûment touchés

L'ancien article 7 prévoyait la restitution des contributions financières indûment touchées en raison de fausses déclarations, de renseignements inexacts ou une autre raison pour laquelle elles ne sont pas dues.

Le Conseil d'État estime que cet article est superfétatoire, « étant donné que, pour ce qui est des fonds perçus indûment sur base de déclarations incomplètes ou fausses et en vertu de l'adage « *fraus omnia corrumpit* », une décision obtenue par fraude est susceptible d'être révoquée, voire retirée à tout moment, étant donné qu'un avantage obtenu par fraude ne saurait créer des droits, ou acquérir un caractère définitif à l'égard du fraudeur. ».

La Commission spéciale décide de tenir compte de cette observation et de supprimer l'article 7. Les articles subséquents ont été renumérotés en conséquence.

Article 7 (initialement l'article 8) – Dispositions budgétaires

L'article 7 fixe le montant maximal des contributions financières du projet de loi à 15 000 000 euros et dispose que les dépenses occasionnées sont imputées sur le budget de l'État.

Cet article ne suscite aucun commentaire du Conseil d'État.

La Commission spéciale décide dès lors de le maintenir en sa teneur initiale.

Article 8 (initialement l'article 9) – Mise en vigueur

L'article 8 prévoit que le projet de loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Cet article ne suscite aucun commentaire du Conseil d'État.

La Commission spéciale décide dès lors de le maintenir en sa teneur initiale.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission spéciale « Tripartite » recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°8110 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

instituant une contribution étatique visant à limiter la hausse des prix des services de charge de véhicules électriques sur les bornes de charge accessibles au public

Art. 1^{er}. Définitions

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

- 1° « fournisseur de service de mobilité » : un prestataire de services qui fournit des opérations de charge ;
- 2° « ministre » : le membre du Gouvernement ayant l'Énergie dans ses attributions ;
- 3° « borne de charge accessible au public » : une borne de charge appartenant à une infrastructure de charge accessible au public aux termes de la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques ;
- 4° « opération de charge » : une prestation de service de charge initiée par un utilisateur final et comptabilisée sur le compte client de celui-ci ou directement facturée à ce dernier en cas d'opération de charge *ad hoc* ;
- 5° « opération de charge ad hoc » : une opération de charge initiée par un utilisateur final qui n'a pas souscrit un contrat avec un fournisseur de service de mobilité ;
- 6° « opérateur d'infrastructure de charge » : une personne physique ou morale qui exploite une infrastructure de charge accessible au public, telle que définie par l'article 2, point 13, de la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques, pour le compte d'un tiers ou pour son propre compte ;
- 7° « utilisateur final » : une personne physique ou morale qui initie une opération de charge d'un véhicule électrique raccordé à un point de charge d'une borne de charge accessible au public ;
- 8° « prix du service de charge » : composante variable, facturée par kilowattheure d'électricité chargée, d'une offre de service de charge d'un fournisseur de service de mobilité ;
- 9° « Benelux ID Registration Organisation » : Benelux ID Registration Organisation telle qu'instituée par la décision M (2020) 18 du 7 décembre 2020 du Comité de Ministres Benelux établissant un service commun Benelux pour l'enregistrement d'identifications dans le cadre de la délivrance et de la gestion d'identifications au profit de l'électro-mobilité.

Art. 2. Objet et champ d'application

(1) L'État accorde, dans les limites de l'article 7 et dans les conditions développées ci-après, une contribution financière à la fourniture de services de charge au bénéfice des utilisateurs finals des bornes de charge accessibles au public sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) La contribution financière prévue au paragraphe 1^{er} consiste dans une compensation financière versée aux fournisseurs de service de mobilité qui se sont inscrits au registre prévu à l'article 3 et qui ont appliqué sur le prix du service de charge des opérations de charge réalisées la réduction sur le prix prévue au paragraphe 3.

(3) La réduction sur le prix du service de charge des opérations de charge est limitée à un montant maximal hors taxes de 0,50 euro par kilowattheure. Un règlement grand-ducal fixe le montant de la réduction à appliquer par les fournisseurs de service de mobilité. Le fournisseur de service de mobilité applique la réduction dans la limite maximale du prix du service de charge qu'il facture à ses clients.

(4) La contribution financière s'applique aux opérations de charge réalisées pendant la période du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023.

Art. 3. Registre des fournisseurs éligibles pour une compensation financière

(1) Afin de pouvoir bénéficier de la compensation financière prévue à l'article 2, paragraphe 2, les fournisseurs de service de mobilité adressent une demande d'inscription au registre tenu par le ministre,

moyennant un formulaire spécifique mis à disposition par ce dernier et qui renseigne les informations suivantes :

- 1° le nom, l'adresse, le numéro du registre de commerce et des sociétés, le numéro de TVA du fournisseur de service de mobilité ou tout autre numéro d'identification pertinent si le fournisseur de service de mobilité est une société domiciliée dans un autre État ;
- 2° le cas échéant, l'identifiant au registre de la « Benelux ID Registration Organisation » ;
- 3° l'identité bancaire du fournisseur de service de mobilité ;
- 4° la quantité mensuelle d'électricité chargée au Grand-Duché de Luxembourg par ses utilisateurs finals au cours des douze mois précédant le mois de la demande d'inscription ;
- 5° les différents prix de services de charge appliqués sur les bornes de charge accessibles au public situées au Grand-Duché de Luxembourg pendant les trois mois précédant la demande d'inscription au registre.

Les fournisseurs de service de mobilité informent le ministre dans les plus brefs délais de tout changement des informations visées à l'alinéa 1^{er}.

(2) Le ministre publie sur un site internet accessible au public une liste tenue à jour comportant les noms et adresses des fournisseurs de service de mobilité inscrits au registre visé au paragraphe 1^{er}, ainsi que les prix de service de charge qu'ils appliquent.

(3) Le ministre inscrit les fournisseurs de service de mobilité sur le registre dans les trente jours suivant la réception de la demande respectant les conditions fixées au paragraphe 1^{er}.

Art. 4. Modalités de la contribution financière vis-à-vis des utilisateurs finals

Les fournisseurs de service de mobilité dûment inscrits au registre visé à l'article 3 appliquent la contribution étatique à leurs utilisateurs finals sous forme de réduction du prix de service de charge au moment de l'établissement de la facture et indiquent de manière clairement visible le montant de la réduction de prix appliquée et l'intitulé de la présente loi sur leur facture. Ils leurs communiquent en outre au moins une fois une fiche d'information mise à disposition par le ministre.

Art. 5. Modalités de la contribution financière vis-à-vis des fournisseurs de service de mobilité

(1) Chaque fournisseur de service de mobilité dûment inscrit au registre visé à l'article 3 transmet, au plus tard le dernier jour du mois, une demande de paiement de compensation pour l'ensemble des montants déduits sur les factures au titre de la contribution financière visée à l'article 2 pour le mois précédent au ministre moyennant un formulaire spécifique mis à disposition par ce dernier et qui renseigne, par opérateur d'infrastructure de charge, les informations suivantes :

- 1° le nombre total d'opérations de charge réalisées sur les bornes de charge accessibles au public sur lesquelles une réduction telle que visée à l'article 2, paragraphe 2, a été appliquée ;
- 2° les prix de service de charge appliqués aux opérations de charges visées au point 1° ;
- 3° la quantité totale d'énergie électrique fournie à l'occasion des opérations de charges visées au point 1° ;
- 4° le montant total de l'ensemble des réductions de prix appliquées aux opérations de charges visées au point 1°.

Le ministre peut demander la production de toute pièce justificative complémentaire qu'il juge nécessaire pour pouvoir constater la véracité des informations fournies par le fournisseur de service de mobilité et l'application correcte de la réduction. Les fournisseurs de service de mobilité sont tenus de fournir ces pièces dans les meilleurs délais.

(2) Le ministre procède au paiement de la compensation visée à l'article 2, paragraphe 2, si la demande de paiement remplit les conditions du paragraphe 1^{er} du présent article.

Art. 6. Contrôles

(1) Le ministre peut contrôler à tout instant, mais au plus tard dans les six mois après réception de la dernière demande de paiement éligible aux termes de la présente loi, la véracité des informations

fournies par les fournisseurs de service de mobilité à l'origine de leurs demandes d'inscription au registre et de leurs demandes de paiement visées respectivement aux articles 3 et 5.

(2) Dans le cadre de ce contrôle, le ministre se réserve le droit de demander la production de toute pièce qu'il juge nécessaire pour pouvoir constater le respect des conditions imposées par la présente loi. Les fournisseurs de service de mobilité sont tenus de fournir les pièces justificatives et tout autre document demandé par le ministre dans les meilleurs délais.

(3) Aux fins du contrôle par le ministre, les opérateurs d'infrastructures de charge accessibles au public livrent, sur demande préalable du ministre, un relevé, par fournisseur de service de mobilité, des quantités d'énergie électrique chargées sur leurs bornes de charge accessibles au public dans la période telle que délimitée par le ministre dans sa demande et conformément aux modalités de renseignement définies dans celle-ci.

(4) Pour pouvoir vérifier les données fournies en vertu du paragraphe 3, le ministre est autorisé à demander aux gestionnaires de réseau de distribution, tels que définis à l'article 1er, paragraphe 24, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, le relevé de consommation des points de raccordement des bornes de charge accessibles au public déterminées pour la période telle que délimitée par le ministre dans sa demande et conformément aux modalités de renseignement définies dans celle-ci.

Art. 7. Disposition budgétaire

(1) La contribution financière prévue par la présente loi sera octroyée jusqu'à concurrence d'un montant global et maximal de 15 000 000 euros.

(2) Les dépenses occasionnées par l'exécution de celle-ci sont imputées sur le budget de l'État à concurrence du montant visé au paragraphe 1^{er}.

Art. 8. Mise en vigueur

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Luxembourg, le 20 décembre 2022

La Rapportrice,
Josée LORSCHÉ

Le Président,
Gilles BAUM