



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

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de loi	p. 5
III.	Commentaire des articles	p. 18
IV.	Fiche financière	p. 33
V.	Fiche d'impact	p. 34



I. Exposé des motifs

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

Le Grand-Duché de Luxembourg a fait sien ces objectifs en s'engageant à réduire, à l'horizon 2030, de 55% ses émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005 dans son plan intégré en matière d'énergie et de climat pour la période 2021-2030 (ci-après le « PNEC ») et en mettant l'accent sur la décarbonisation des transports. Pour le gouvernement, un des principaux outils de la décarbonisation des transports est le développement rapide de l'électromobilité grâce au déploiement de véhicules à zéro ou faibles émissions de CO₂ amenés à remplacer les véhicules à hautes émissions de CO₂. Alors que les voitures 100% électriques et plug-in hybrides ne représentent actuellement qu'un peu moins de 3% des voitures immatriculées au Luxembourg, l'objectif que le pays s'est fixé dans son PNEC est de ramener la part de ces véhicules à 49% d'ici à 2030.

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

Pour remédier à cela, en 2012, les gestionnaires de réseau de distribution ont été mandatés dans le cadre de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité et de ses règlements d'application¹ pour créer une infrastructure de charge publique comptant 400 bornes sur les emplacements de stationnement et parkings publics avec au moins une borne par commune et 400 bornes sur les parkings relais, parkings de co-voiturage, et aires de service autoroutières et routières, ces bornes devant répondre à certaines spécificités. A terme, ce réseau public qui est également connu sous le nom de « Chargy » et « SuperChargy » comptera donc 800 bornes de charge. Malgré l'essor que connaît actuellement le marché des véhicules électriques, les entreprises sont réticentes à investir à leur tour dans des bornes de charge en raison du faible taux de pénétration du marché des véhicules électriques, de l'investissement

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



considérable que cela représente – en particulier dans les zones isolées ou en présence de coûts de raccordement au réseau élevés –, et de l'incertitude quant au développement du marché et à la rentabilité de l'investissement.

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

Venant en complément du régime d'aides mis en place par le règlement grand-ducal du 19 août 2020² pour les personnes privées désireuses d'installer des bornes de charge sur leur lieu d'habitation, le présent projet de loi met en place trois mesures d'aides complémentaires pour entreprises qui visent à doter le Luxembourg de l'infrastructure de charge requise pour permettre la transition vers l'électromobilité sur base d'une alimentation en électricité 100% renouvelable.

La première mesure met en place une aide en faveur d'infrastructures de charge accessibles au public et d'infrastructures de charge privées ayant une certaine envergure qui est octroyée à la suite d'une mise en concurrence, ayant pour objectif d'accélérer le déploiement de bornes de charge et d'augmenter de manière significative la puissance de charge sur l'ensemble du territoire luxembourgeois, et ce pour tous types de véhicules, y compris les poids lourds. L'aide est attribuée par le biais d'un ou de plusieurs appels à projets aux soumissions qui sont les plus compétitives en termes de capacité de charge créée par rapport au montant d'aide demandé. Au besoin, ces appels à projets peuvent être limités à certaines zones géographiques ou à certains types d'infrastructures lorsque les mécanismes de marché ne permettent pas d'aboutir au maillage territorial désiré ou au type de bornes adaptées aux besoins en charge électrique. Toutes les entreprises, indépendamment de leur taille, porteuses d'un projet de création ou d'extension d'une ou de plusieurs infrastructures de charge dont la capacité de charge s'élève à au moins 175 kilowatt pourront participer aux appels à projets et se voir financer jusqu'à 50% des coûts liés au déploiement des bornes, sans toutefois dépasser 40% du budget alloué à l'appel à projets. Afin de bénéficier de la subvention, les bornes de charge accessibles au public devront par ailleurs répondre à des conditions précises visant notamment à assurer leur disponibilité à l'utilisateur et leur interopérabilité, y compris avec le réseau des bornes de charge publiques.

La deuxième mesure entend inciter les petites et moyennes entreprises à transitionner vers l'électromobilité dans le cadre de leur activité économique en introduisant une aide en faveur d'infrastructures de charge privées qui leur est réservée. Complémentaire à la première, cette mesure tient compte de la nature du projet et de la taille de l'entreprise qui en bénéficie en

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



prévoyant une procédure d'attribution de l'aide simple. En soumettant une demande, les petites et moyennes entreprises peuvent ainsi se voir accorder une aide pouvant aller jusqu'à 50% des coûts liés au déploiement des bornes de charge et jusqu'à 60% des coûts liés au raccordement au réseau électrique. L'aide est plafonnée à 40 000 euros hors coûts de raccordement au réseau. Pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge, l'aide peut s'élever à un maximum de 60 000 euros. Cette différenciation permet de tenir compte des différentes conditions de raccordement de l'infrastructure de charge au réseau public prévalant sur chaque site.

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

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



II. Texte du projet de loi

Chapitre I

Art. 1^{er}. *Objet et champ d'application*

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

Art. 2. *Définitions*

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

- (1) « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;
- (2) « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;
- (3) « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;
- (4) « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatt, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;



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



types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive (UE) n° 2013/34 du Parlement européen et du Conseil et le « capital social » comprend, le cas échéant, les primes d'émission ;

- b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, autre qu'une petite ou moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans ou, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées. Aux fins de la présente disposition, on entend par « société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société » en particulier les types de sociétés mentionnés à l'annexe II de la directive (UE) n° 2013/34 ;
 - c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers ;
 - d) lorsque l'entreprise a bénéficié d'une aide au sauvetage et n'a pas encore remboursé le prêt ou mis fin à la garantie, ou a bénéficié d'une aide à la restructuration et est toujours soumise à un plan de restructuration ;
 - e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
 - i. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
 - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;
- (12) « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;
- (13) « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont la ou les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;
- (14) « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont la ou les bornes de charge sont utilisées par un cercle restreint de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;



- (15) « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- (16) « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- (17) « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficiée d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;
- (18) « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- (19) « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- (20) « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- (21) « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatt dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- (22) « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- (23) « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- (24) « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;



- (25) « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;
- (26) « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- (27) « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission d'opérateur de l'infrastructure de charge publique est assurée par les gestionnaires de réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;
- (28) « véhicule électrique » : un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point g) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ou un véhicule automoteur électrique hybride rechargeable au sens de l'article 2, point 2.3, sous-point f) dudit arrêté.

Chapitre II

Art. 3. Critères d'éligibilité généraux

- (1) Les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :
1. l'entreprise porte un ou plusieurs projets visant à installer des infrastructures de charge sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
 2. l'aide a un effet incitatif. Celui-ci est présumé lorsque l'entreprise a soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté une demande d'aide écrite aux ministres conformément à l'article 5 avant le début des travaux liés au projet en question ;
 3. les infrastructures de charge :
 - a) sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1, paragraphe 13*bis*, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes sont alimentées par le biais



d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{decies}, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité conclus avec des producteurs d'électricité renouvelable ;

- b) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de sa mise en service ;
- c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;
- d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;
- e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.

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

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

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

- (1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public ou dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes suivants.
- (2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 3, les infrastructures de charge accessibles au public :



1. sont non-discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;
 2. s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'Etat et des communes ;
 3. permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;
 4. affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;
 5. assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;
 6. consistent de points de charge connectés ;
 7. partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national. Les modalités de ce partage des données peuvent être déterminées par voie de règlement grand-ducal par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.
- (3) La capacité de charge du projet ne peut être inférieure à 175 kilowatt.
- (4) L'intensité maximale de l'aide par projet ne peut dépasser :
1. 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;
 2. 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;
 3. 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.
- Le montant maximal d'aide octroyé à une même entreprise dans le cadre d'un même appel à projets s'élève à 40 pour cent du budget alloué à celui-ci.
- Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, du présent article, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70 pour cent des coûts admissibles et le montant maximal



d'aide octroyé à une même entreprise peut s'élever à 70 pour cent du budget alloué à l'appel à projets.

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

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

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

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

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

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



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

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

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

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

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

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



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

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

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

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

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

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'intensité maximale de l'aide pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge s'élève à 60 pour cent.

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

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

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

1. le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
2. les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
3. les dates de début des travaux et de mise en service des infrastructures de charge ;
4. le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes de charge ainsi que la capacité de charge des infrastructures de charge, et si celles-ci contiennent un système de charge intelligent ;
5. en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure de charge existante ;
6. la liste des coûts admissibles ;



7. le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;
 8. l'adresse à laquelle sont situées les infrastructures de charge ;
 9. en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur.
- (5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de charge du projet et, le cas échéant, de la capacité de charge supplémentaire du projet. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux coûts admissibles ainsi que des preuves des paiements afférents.

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

Chapitre III

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

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



4. pour chaque borne de charge publique future planifiée par l'entreprise concernée, la puissance nominale, la date prévisionnelle de début et de finalisation des travaux ainsi que les montants prévisionnels des investissements futurs ;
 5. le montant et l'intensité de l'aide.
- (4) En ce qui concerne l'aide relative aux bornes de charge publiques existantes, la demande visée au paragraphe 3 est considérée comme demande de paiement.
- (5) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide relatives aux bornes de charge publiques futures sont à introduire auprès des ministres au plus tard douze mois après la mise en service de celles-ci. Chaque demande de paiement doit être accompagnée des factures liées aux investissements encourus ainsi que des preuves des paiements afférents.

Chapitre IV

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

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

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

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

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

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

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



Art. 9. *Clause suspensive*

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



III. Commentaire des articles

Ad article 1

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

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

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

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

Sont néanmoins exclues du champ d'application de la loi en projet les entreprises en difficulté³ ainsi que les entreprises qui n'ont pas exécuté une injonction de récupération d'une aide qui a été déclarée illégale ou non-conforme au marché intérieur par la Commission européenne, gardienne de la bonne application de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne posant le principe de prohibition des aides d'État.

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



Ad article 2

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

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

Aux fins de la présente loi, les infrastructures de charge sont classées dans deux catégories selon leur accessibilité et l'utilisation qui en est faite. Ce classement figure aux paragraphes 13 et 14 de l'article 2 : il existe ainsi les infrastructures de charge accessibles au public et les infrastructures de charge privées. Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 8, le classement de l'infrastructure de charge dans l'une de ces catégories influe notamment sur l'intensité de l'aide dont les entreprises peuvent bénéficier.

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

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

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

Le paragraphe 13 précise en outre que les bornes d'une infrastructure de charge accessible au public doivent pouvoir être utilisées sans qu'un préavis soit préalablement adressé à l'opérateur ou au



propriétaire. Bien que l'utilisation de l'infrastructure de charge accessible au public puisse être limitée à une catégorie générale d'utilisateurs, ceux-ci doivent pouvoir utiliser les bornes de charge sans en avertir préalablement l'opérateur ou le propriétaire dès lors qu'ils se trouvent dans cette catégorie.

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

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

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

Ce principe s'applique également au niveau d'un projet regroupant des infrastructures de charge offrant différents degrés d'accessibilité. Le paragraphe 8 de l'article 4 prévoit ainsi qu'ils sont traités comme des projets appartenant à la catégorie offrant le degré d'accessibilité le moins élevé. Un projet comportant au moins une infrastructure de charge privée sera par conséquent traité dans son ensemble comme un projet portant sur des infrastructures de charge privées. Cette solution a des répercussions sur l'intensité d'aide et la sélection d'un tel projet sous l'article 4 de la loi en projet. Il est donc plus intéressant pour les entreprises bénéficiaires de combiner le plus possible des infrastructures de charge offrant le même degré d'accessibilité au sein d'un même projet.

La notion d'infrastructure de charge publique au paragraphe 15 de l'article 2 vise l'infrastructure nationale de bornes de charge publiques pour véhicules électriques que les opérateurs de réseau de distribution ont eu l'obligation légale de déployer en vertu de l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Cette dernière est en passe d'être modifiée, notamment aux fins de transposer la directive (UE) n° 2019/944 du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité. Le projet de loi n° 7876 modifiant 1. la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ; 2. la loi modifiée du 1^{er}



août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz naturel⁴ a été déposé à cet effet. Si celui-ci est adopté avant le présent projet de loi, il y a lieu d'y renvoyer aux fins de la définition de l'infrastructure de charge publique.

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

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

4

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

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



Ad article 3

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

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

De plus, l'aide prévue aux articles 4 et 5 doit avoir un effet incitatif. Il s'agit là d'un principe cardinal en droit des aides d'Etat. En vertu de ce principe, l'aide doit inciter l'entreprise à réaliser le projet (en l'occurrence celui d'installer des infrastructures de charge), ce qui n'est pas le cas si elle avait réalisé le projet même sans aide étatique. En vertu du paragraphe 1^{er}, point 2, l'effet incitatif de l'aide est présumé lorsque l'entreprise a, selon le cas, (i) soumis un projet dans le cadre de l'appel à projets décrit à l'article 4, paragraphes 5 à 8, ou (ii) procédé à une demande d'aide conformément à l'article 5, paragraphe 3, avant le début des travaux⁶ liés au projet en question, soit avant de s'engager irrémédiablement à réaliser le projet. En principe, l'entreprise peut donc débuter les travaux après la soumission du projet ou le dépôt de la demande d'aide, mais au risque de ne pas se voir attribuer l'aide demandée. Le paragraphe 1^{er}, point 2, établit uniquement une présomption simple. Dans certains cas, celle-ci peut être renversée et les ministres peuvent vérifier si l'aide est nécessaire et/ou proportionnée. On peut citer l'exemple des entreprises titulaires d'une concession pour l'exploitation de services de transport public dans le cadre du régime général des transports routiers (RGTR) qui ont pris des engagements portant sur l'utilisation de bus électriques et, par voie de conséquence, sur l'installation de bornes de charge pour recharger ceux-ci. Dans un tel cas, il ne peut être considéré que l'aide a un effet incitatif puisque l'entreprise s'est engagée à réaliser le projet même sans bénéficier d'aide étatique.

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

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

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



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

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

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

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

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



Ad article 4

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

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

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

Le point 1 exige tout d'abord que les infrastructures de charge accessibles au public doivent être ouvertes à tout fournisseur qui offre des services contre rémunération aux utilisateurs de véhicules électriques, notamment la vente d'un service de charge, et leur offrir les mêmes conditions et prix d'utilisation. Ce principe de non-discrimination s'applique également aux prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité pour lesquels l'opérateur des infrastructures de charge ne peut appliquer des prix différents que si cette différence est proportionnée et se base sur une justification objective. Une telle justification pourrait par exemple être des coûts d'intégration techniques ou contractuels. Cette exigence a pour but d'assurer que l'infrastructure soit accessible à un maximum d'utilisateurs finals, quel que soit la carte d'accès qu'ils utilisent et quel que soit leur fournisseur de services de mobilité, et d'éviter toute concurrence déloyale sur un marché peu développé. En particulier, cette disposition permet à tous les fournisseurs de services de mobilité actuellement inscrits sur le réseau « Chargy » et « SuperChargy » d'offrir un accès à ces bornes à leurs clients et ainsi de continuer à garantir la simplicité d'accès et la cohérence du réseau d'infrastructures de charge au Luxembourg.

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



dans les systèmes informatiques du système central commun au sens de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

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

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

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

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

Aussi, le point 7 impose aux infrastructures de charge accessibles au public de partager leurs données statiques et dynamiques avec le point d'accès national, qui consiste en la plateforme *open data* étatique au Luxembourg. Les données pourront par la suite être intégrées dans un registre qui permettra de les rendre aisément accessibles aux utilisateurs. Les données en question incluront des données statiques,



comme le nombre de points de charge de l'infrastructure, la capacité de charge et le type de connecteur des points de charge ainsi que des données dynamiques telles que l'état de marche ou d'occupation des points de charge. Le partage avec le point d'accès national permettra aussi à des prestataires de service, comme par exemple les fabricants de systèmes de navigation, d'accéder directement à ces données et de les afficher aux utilisateurs, et de prendre par exemple en considération la disponibilité des bornes dans la planification d'itinéraires. La possibilité pour le ministre ayant les Transports dans ses attributions de préciser les modalités de ce partage de données par voie de règlement grand-ducal est introduite pour pouvoir tenir compte d'évolutions attendues à ce sujet au niveau du cadre légal européen et national.

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

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

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

L'alinéa 3 du paragraphe 4 fixe le montant maximal de l'aide en prévoyant qu'une seule et même entreprise (cette notion, telle que définie à l'article 2, paragraphe 10, visant le cas échéant le groupe) ne



peut se voir allouer plus de 40% du budget prévu pour l'appel à projets dans le cadre duquel son projet a été sélectionné.

Dans certains cas qui s'apparentent à des situations où le montant d'aide prévu n'est pas à même de pallier à la défaillance de marché et de combler le déficit de financement auxquels les entreprises font face, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à 70% et le montant maximal de l'aide peut s'élever à 70% du budget prévu pour l'appel à projets. C'est plus précisément le cas lorsque les ministres ont fait usage de la possibilité prévue au paragraphe 5, alinéa 2, lors de l'élaboration de l'appel à projets permettant de sélectionner les entreprises bénéficiaires. Ce paragraphe leur permet de limiter l'appel à projets à certaines zones géographiques et/ou à certains types d'infrastructures de charge. Ainsi, s'il apparaît par exemple que, en dépit de l'aide mise en place par l'article 4, peu d'entreprises sont prêtes à installer des infrastructures de charge accessibles au public dans certaines zones isolées et moins attractives, celles-ci peuvent être incitées à le faire par le biais d'une augmentation de l'intensité et/ou du montant maximal de l'aide. Les ministres peuvent encore limiter l'appel à projets à des infrastructures dédiées à certaines catégories de véhicules pour lesquelles le marché des véhicules électriques est encore moins développé, telle que les poids lourds. Une augmentation de l'intensité et/ou du montant maximal d'aide permet de tenir compte du fait que ces derniers nécessitent des infrastructures de charge disposant de capacités de charge bien plus importantes pour créer un véritable effet incitatif. Finalement, les ministres peuvent limiter l'appel à projets à des infrastructures dédiées à certaines catégories des capacités de charge, comme par exemple des bornes d'une capacité de charge d'une puissance maximale de 22 kilowatt (bornes à courant alternatif) ou des bornes d'une capacité de charge supérieur ou égale à 150 kilowatt (bornes de charge ultrarapides). Il est à noter que l'application du paragraphe 5, alinéa 2, n'emporte pas automatiquement une augmentation de l'intensité et/ou du montant maximal de l'aide, qui doit toujours être prévue dans l'appel à projets en question.

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

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

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

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



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

Le paragraphe 7 porte sur les critères appliqués pour sélectionner les projets mis en concurrence dans le cadre de l'appel à projets. En l'occurrence, la sélection des projets se fait uniquement sur la base de la capacité de charge⁷ nouvellement créée par rapport à l'aide demandée, le but étant d'orienter les subventions vers des projets qui bénéficient le plus à la collectivité en raison de la capacité de charge qu'ils apportent par rapport au montant de l'aide déboursé par l'Etat.

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

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

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

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

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

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

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



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

Ad article 5

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

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

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

A l'alinéa 3 du paragraphe 2, une intensité d'aide dérogatoire est prévue pour les coûts liés au raccordement au réseau de l'infrastructure de charge. Ces coûts peuvent ainsi être financés à hauteur de 60%. La raison de cette dérogation tient au fait que ces coûts dépendent fortement de la localisation du terrain sur lequel les bornes doivent être installées ainsi que de la configuration du réseau électrique existant. Le porteur du projet n'a donc peu d'influence sur les variations de ces coûts. Ces coûts peuvent néanmoins être très importants et constituer un réel frein à l'acquisition d'une infrastructure de charge pour les petites et moyennes entreprises. La possibilité d'accorder une subvention plus élevée à ce type de coûts est donc appropriée, étant précisé que la majoration de 10 points de pourcentage prévue à l'alinéa 2 du paragraphe 2 ne s'applique pas dans ce cas de figure.

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



par entreprise. Notons qu'une entreprise peut soumettre une nouvelle demande d'aide chaque année calendaire dans la limite globale des montants précités.

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

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

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

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

Ad article 6

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



Le paragraphe 2 détermine l'intensité de l'aide ainsi que les coûts admissibles à l'aide. L'aide maximale s'élève à 70% de la valeur résiduelle de l'infrastructure (telle que définie à l'article 2, paragraphe 27) et des investissements futurs nécessaires pour remplir la mission légale d'opérateur de l'infrastructure de charge publique. Ce taux relativement élevé par rapport aux aides octroyées sur la base des articles 4 et 5 s'explique par deux raisons. D'une part, un nombre élevé de bornes de charge faisant partie de cette infrastructure de base nationale sont situées à des endroits peu fréquentés. D'autre part, les coûts de capital d'une infrastructure de charge ont diminué grâce au progrès technologique depuis l'appel d'offre initial du projet qui a eu lieu en 2016.

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

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

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

Ad article 7

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

Ad article 8

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

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



Ad article 9

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



IV. Fiche financière

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

Il convient de noter que le régime d'aides avec ses trois mesures figure dans le plan pour la reprise et la résilience du Grand-Duché de Luxembourg tel qu'approuvé par la Commission européenne le 18 juin 2021. Spécifiquement, le régime fait partie de la « Composante 2A : Décarbonisation du transport », avec un coût de 40 000 000 euros, dont 30 500 000 euros (76%) sont couverts par la Facilité pour la reprise et la résilience (FRR).

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

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

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



V. Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet : Projet de loi du jj/mm/aaaa relative à un régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

Ministère initiateur : Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire ; Ministère de l'Économie

Auteur : Lea Werner

Simeon Hagspiel

Tél. : 247-84325

247-74141

Courriel : lea.werner@eco.etat.lu

simeon.hagspiel@energie.etat.lu

Objectif(s) du projet : Promouvoir les installations d'infrastructures de charge et la mobilité sur base de véhicules électriques

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) :

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics ; Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable ; MyEnergy G.I.E.

Date : 2 novembre 2021

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ⁸
Si oui, laquelle/lesquelles: Chambre de commerce, Chambre des métiers, Chambre immobilière, Confédération luxembourgeoise du commerce, House of Automobile.
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui: Non:
 - Citoyens: Oui: Non:
 - Administrations: Oui: Non:
- Le principe « Think small first » est-il respecté?
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:
Oui: Non: N.a.:⁹
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire?
Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière?
Remarques/Observations:
Oui: Non:
Oui: Non:

⁸ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

⁹ N.a.: non applicable



5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: Non:
Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative¹⁰ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: Non:
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif¹¹ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: Non: N.a.:
- des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: Non: N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: Non: N.a.:
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:
Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
b. amélioration de qualité réglementaire? Oui: Non:
Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées

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

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



aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système: *Démarche sur myguichet et texte sur guichet.lu, ainsi que le back-office du ministère de l'Economie.*

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez pourquoi:
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:

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

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation¹² ? Oui: Non: N.a.:

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers¹³ ? Oui: Non: N.a.:

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

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