



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Luxembourg, le 2 juin 2022

Dossier suivi par Rachel Moris
Service des Commissions
Tél : 466.966.328
E-mail : rmoris@chd.lu

Monsieur le Président
du Conseil d'État
5, rue Sigefroi
L-2536 Luxembourg

Concerne : 7925 - Projet de loi relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras et soulignés) et les propositions de texte du Conseil d'État que la Commission a faites siennes (figurant en caractères soulignés).

Remarque préliminaire

La division du texte du projet de loi en chapitres est supprimée, pour ne garder que les articles. En effet, dans son avis du 10 mai 2022, le Conseil d'État propose, pour des raisons légistiques, de munir les chapitres d'un intitulé. Pour le chapitre III qui ne contient qu'un article, cela aboutirait à lui donner le même intitulé que celui de l'article. Comme la division du texte du projet de loi en chapitres n'a pas de plus-value particulière, celle-ci est donc supprimée.

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

Amendement 1^{er} portant sur l'article 2, point 28°

Le point 28° de l'article 2 est amendé comme suit :

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

Commentaire de l'amendement 1^{er}

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

*

Amendement 2 portant sur l'article 4

Le paragraphe 1^{er} de l'article 4 se lira comme suit :

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

Le point 3° du paragraphe 5 du même article se lira comme suit :

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

Commentaire de l'amendement 2

Le Conseil d'État note que la condition de procédure de mise en concurrence n'apparaît qu'à partir du paragraphe 5. Or, le paragraphe 1^{er} vise l'aide applicable aux infrastructures tant privées que publiques. À son avis, il conviendrait, aux fins de la meilleure lisibilité du texte, d'ajouter que ces infrastructures sont attribuées dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Afin d'améliorer la lisibilité du texte, comme le suggère le Conseil d'État, le paragraphe 1^{er} fait donc l'objet d'un amendement qui précise que l'aide est attribuée à la suite d'une mise en concurrence.

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

*

Au nom de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

(s) Fernand Etgen
Président de la Chambre des Députés

Annexe : texte coordonné proposé par la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire

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

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

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

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

1° les entreprises qui ne sont pas régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;

2° les entreprises en difficulté ;

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

Art. 2. Définitions

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

1° « borne de charge » : une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ;

2° « borne de charge publique existante » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui a été installée au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi au plus tard ;

3° « borne de charge publique future » : une borne de charge qui fait partie de l'infrastructure de charge publique et qui est ou a été installée après le 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi ;

4° « capacité de charge » : la puissance électrique, exprimée en kilowatts, qui peut être mise à disposition par une infrastructure de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant alternatif, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances nominales des points de charge. Pour les infrastructures de charge consistant de bornes de charge en courant continu, est considérée comme capacité de charge, la somme des puissances maximales pouvant être mises à disposition simultanément pendant une durée minimale d'une heure par les points de charge de l'infrastructure de charge à une tension de charge de 400 volts ;

5° « charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par un système informatique qui permet d'adapter la puissance mise à disposition par des bornes y raccordées selon des contraintes externes au système ;

6° « coûts admissibles » : les investissements liés à la création et à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composantes d'occasion. Les coûts d'exploitation ainsi que les coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur ne sont pas admissibles. Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ;

7° « date d'octroi de l'aide » : la date à laquelle le droit de recevoir l'aide est conféré au bénéficiaire en vertu de la présente loi ;

8° « début des travaux » : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux ;

9° « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les bornes de charge d'une infrastructure de charge sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ; 2. les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ; 3. les infrastructures de charge privées ;

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

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

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

- 12°** « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;
- 13°** « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure de charge dont ~~la~~ ou les bornes de charge sont accessibles au public sans préavis et de manière non-discriminatoire, le cas échéant moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ou d'utilisation ;
- 14°** « infrastructure de charge privée » : une infrastructure de charge dont ~~la~~ ou les bornes de charge sont utilisées par un cercle restreint de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger son parc automobile et les véhicules de ses employés ;
- 15°** « infrastructure de charge publique » : l'infrastructure de charge publique au sens de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 16°** « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- 17°** « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure de charge ayant bénéficié d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge de son véhicule électrique ;
- 18°** « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, tel que modifié ;
- 19°** « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 euros et répondant aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 20°** « point d'accès national » : une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle qu'implémentée en vertu de l'article 3 du règlement délégué (UE) n° 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive (UE) n° 2010/40 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- 21°** « point de charge » : une interface qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kilowatts dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques ;
- 22°** « point de charge connecté » : un point de charge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité ;
- 23°** « point de fourniture » : un point de fourniture au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 36, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 24°** « projet » : tout investissement visant à créer une ou plusieurs nouvelles infrastructures de charge ou à augmenter la capacité de charge d'une ou de plusieurs infrastructures de charge existantes ;
- 25°** « recharge avec paiement à l'acte » : un acte de recharge effectué par un utilisateur final sans qu'il n'ait à effectuer d'inscription préalable, à signer de contrat écrit, ou à entrer dans une relation commerciale à plus long terme avec l'opérateur de

l'infrastructure de charge ou avec un fournisseur de services de mobilité allant au-delà du simple achat de service ;

- 26°** « taux d'indisponibilité » : pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge est hors-service pendant les heures d'ouverture. Ne sont pas considérées pour le calcul du taux d'indisponibilité les périodes pendant lesquelles l'infrastructure de charge est hors-service pour des raisons étrangères à l'opérateur de l'infrastructure de charge dûment justifiées. Le taux d'indisponibilité est calculé pour chaque année calendaire ;
- 27°** « valeur résiduelle » : la valeur de l'actif de l'infrastructure de charge publique au 31 décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente loi. Si la mission d'opérateur de l'infrastructure de charge publique est assurée par les gestionnaires de réseau de distribution, cette valeur est déterminée par décision du régulateur au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 42, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Dans tous les autres cas, la valeur résiduelle est à certifier par un réviseur d'entreprise agréé ;
- 28°** « véhicule électrique » : un véhicule automoteur électrique pur au sens de l'article 2, point 2.3, sous point g) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ou un véhicule automoteur électrique hybride rechargeable au sens de l'article 2, point 2.3, sous point f) dudit arrêté un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou plusieurs dispositifs de stockage de l'énergie électrique, un ou plusieurs dispositifs de conditionnement de l'énergie électrique et une ou plusieurs machines électriques conçues pour transformer l'énergie électrique stockée en énergie mécanique qui est transmise aux roues pour faire avancer le véhicule ou un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.

Art. 3. Critères d'éligibilité généraux

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

- c) sont mises en service endéans un délai de douze mois après l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire peut être accordé sur demande écrite aux ministres ;
 - d) ne sont pas destinées à la revente ou à la location, exception faite des crédits-bails qui prévoient que le crédit-preneur acquière l'infrastructure de charge à la fin du contrat sous les conditions du paragraphe 2 ;
 - e) offrent des prix raisonnables, aisément et clairement comparables et transparents aux utilisateurs finals.
- En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées au point 3 visent la capacité de charge supplémentaire.
- (2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1^{er}, point 1^o, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :
- 1^o 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^o 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^o 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 à la suite d'une mise en concurrence aux conditions énoncées aux paragraphes suivants 2 à 10.
- (2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 3^o, les infrastructures de charge accessibles au public :
- 1^o 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^o 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^o 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^o affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;
 - 5^o assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou

plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;

6° consistent de points de charge connectés ;

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

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

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

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

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

3° 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

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

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

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

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

1° situées dans certaines zones géographiques ;

2° accessibles au public ou privées ;

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

4° dédiées à certaines catégories de capacité de charge.

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

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

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

2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;

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

4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de charge et une description des types d'utilisateurs visés ;

5° le nombre de bornes de charge, la puissance nominale des bornes ainsi que la capacité de charge des infrastructures ;

6° en cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, le nombre et la puissance nominale des bornes de charge existantes ainsi que la capacité de charge de l'infrastructure existante ;

7° une liste des coûts admissibles ;

8° le montant et l'intensité de l'aide nécessaire pour réaliser le projet ;

9° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale des infrastructures de charge ;

10° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;

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

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

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

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

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

Les demandes de paiement effectuées par des crédits-bailleurs en vertu d'un mandat en ce sens donné par le crédit-preneur doivent également être accompagnées du contrat de crédit-bail conclu avec le crédit-preneur indiquant clairement la base légale et

le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide.

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 paragraphe 2 à 5.

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

1° 30 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;

2° 40 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.

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

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

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

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

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

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

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

2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;

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

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

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

6° la liste des coûts admissibles ;

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7. Forme et cumul de l'aide

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

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.~~