



Exposé des motifs

Conformément à ses engagements internationaux et européens, le Grand-Duché de Luxembourg suit une trajectoire de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre dans le but de devenir une économie climatiquement neutre d'ici à 2050. En vue de cet objectif, la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat fixe une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 pour cent d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005. Constituant la base de la politique climatique du pays jusqu'en 2030, le plan national intégré en matière d'énergie et de climat (ci-après « PNEC ») reprend cet objectif et décline les mesures à adopter pour y parvenir pour la période 2021-2030. Le secteur des transports, qui représente environ deux tiers des émissions de gaz à effet de serre du Grand-Duché de Luxembourg, est l'une des priorités en matière de décarbonation. Pour cette raison, autant la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat que le PNEC établissent une trajectoire claire de décarbonation de ce secteur jusqu'en 2030.

Le PNEC fait de l'accroissement de l'électromobilité un des leviers principaux de la décarbonation du secteur des transports. Dans ce contexte, la loi actuelle du 26 juillet 2022 a mis en place un régime d'aides destiné à encourager les entreprises à investir dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques. Ce régime d'aides a, jusqu'à présent, joué un rôle déterminant dans le déploiement de bornes de charge accessibles au public et de bornes de charges au sein d'entreprises sur l'ensemble du territoire luxembourgeois, contribuant ainsi à la densification des infrastructures de charge déjà existantes.

La décision d'approbation de la Commission européenne pour ce régime d'aides, basée sur les lignes directrices relatives aux aides d'État dans les domaines du climat, de la protection de l'environnement et de l'énergie¹, arrive à expiration à la fin de l'année 2025. Par ailleurs, l'aide réservée aux petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour leurs activités économiques ne pourra être demandée que jusqu'à la fin de l'année 2024 afin que ces infrastructures puissent être installées avant l'expiration du régime d'aides. Dans le même temps, il s'avère qu'il y a lieu de poursuivre l'extension du réseau d'infrastructures de charge afin d'atteindre les objectifs liés à la mobilité électrique et à la décarbonation en général.

Le présent projet de loi vise ainsi à prolonger le régime d'aides actuel tout en y apportant quelques modifications et ajustements. Ces derniers reflètent principalement l'évolution du cadre légal entourant les infrastructures à carburants alternatifs et des possibilités de co-financement de celles-ci par des aides étatiques.

¹ 2022/C 80/01.



Ainsi, ces modifications sont tout d'abord dictées par le règlement général d'exemption par catégorie² sur lequel vont se fonder les mesures de soutien à compter de l'entrée en vigueur du projet de loi modificatif. Dans sa mouture en vigueur depuis sa révision en 2023³, le règlement général d'exemption par catégorie, qui autorise les États membres de l'Union européenne à mettre en place des mesures d'aide sans approbation préalable de la Commission européenne, introduit des possibilités élargies pour le subventionnement des infrastructures de charge pour véhicules électriques et des infrastructures de ravitaillement en hydrogène⁴.

En accord avec les objectifs du PNEC et de la stratégie hydrogène du Luxembourg, la prolongation du régime d'aides actuel constitue ainsi l'occasion d'y intégrer une mesure de soutien en faveur des infrastructures de ravitaillement en hydrogène. Ces premiers visent à accroître le déploiement des infrastructures de ravitaillement sur le territoire national afin de rendre possible et d'accompagner le déploiement de véhicules fonctionnant à l'hydrogène et plus généralement de développer davantage un marché national relatif aux carburants alternatifs. À l'instar de l'article 4 de la loi actuelle du 26 juillet 2022, cette nouvelle aide ne bénéficiera qu'aux entreprises dont les projets d'investissement auront été sélectionnés à l'issue d'une mise en concurrence sur la base du montant d'aide demandé par capacité de ravitaillement effectivement disponible lors de la mise en service de l'infrastructure de ravitaillement.

En outre, le présent projet de loi et les modifications qu'il apporte au régime d'aides actuel reflètent également l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. D'une part, ce règlement fixe des objectifs minimaux pour le déploiement des infrastructures de charge et des infrastructures de ravitaillement en hydrogène qui justifient non seulement la prolongation du régime d'aides actuel au-delà de 2025, mais également son élargissement aux infrastructures de ravitaillement. D'autre part, le règlement (UE) 2023/1804 contient des règles applicables aux infrastructures de charge et de ravitaillement accessibles au public, comme les modalités de paiement à l'acte, d'affichage et de transparence des prix facturés, qu'il convient de prendre en compte dans le cadre du présent projet de loi modificatif.

En conclusion, le présent projet de loi vise à garantir la continuité du soutien aux entreprises pour leurs investissements dans les infrastructures de charge, tout en l'étendant aux infrastructures de ravitaillement en hydrogène, afin de contribuer à l'essor et à la progression de la mobilité durable et, ainsi, de répondre aux objectifs nationaux en matière de transition climatique.

² 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.

³ Règlement (UE) 2023/1315 DE LA COMMISSION du 23 juin 2023 modifiant le règlement (UE) n° 651/2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité et le règlement (UE) 2022/2473 déclarant certaines catégories d'aides aux entreprises actives dans la production, la transformation et la commercialisation des produits de la pêche et de l'aquaculture compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité.

⁴ Jusqu'à la révision de 2023, seules les aides à l'investissement pour les infrastructures de charge et infrastructures de ravitaillement accessibles au public étaient couvertes. De plus, les infrastructures de ravitaillement devaient fournir aux véhicules de l'hydrogène renouvelable pendant toute la durée de vie de l'infrastructure. Cette condition n'était pas en phase avec le développement du marché de l'hydrogène, raison pour laquelle elle a été assouplie.



Toutefois, il est à noter que le lancement des procédures de mise en concurrence prévues par la loi du 26 juillet 2022 telle que modifiée par la loi en projet est, en ce qui concerne les infrastructures de charge et de ravitaillement accessibles au public, conditionné par la démonstration de la nécessité de l'aide selon les modalités prévues par le règlement général d'exemption par catégorie⁵.

⁵ Article 36*bis*, paragraphes 10 et 11. Actuellement, les voitures purement électriques représentent déjà plus de 3 pour cent des voitures immatriculées au Grand-Duché. Ainsi, le ministère de l'Économie prévoit de lancer une consultation publique en novembre 2024 afin de démontrer la nécessité d'aides pour le déploiement des infrastructures de charge dédiées à ces véhicules.