

N° 8474³

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi du 26 juillet 2022 relative au
régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans
des infrastructures de charge pour véhicules électriques**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ÉCONOMIE, DES PME, DE L'ÉNERGIE, DE L'ESPACE ET DU TOURISME

(8.7.2025)

La commission se compose de : Mme Carole HARTMANN, Président ; M. André BAULER, Rapporteur ; Mme Diane ADEHM, M. Guy ARENDT, M. Jeff BOONEN, M. Félix EISCHEN, M. Georges ENGEL, M. Patrick GOLDSCHMIDT, M. Claude HAAGEN, Mme Paulette LENERT, Mme Octavie MODERT, M. David WAGNER, M. Tom WEIDIG, Mme Joëlle WELFRING, Mme Stéphanie WEYDERT, Membres.

*

1) ANTÉCÉDENTS

Le 20 décembre 2024, le projet de loi n° 8474 portant modification de la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques a été déposé à la Chambre des Députés. Au texte gouvernemental étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, un texte coordonné de la loi à modifier ainsi que les fiches financière, de durabilité et d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a publié son avis le 31 mars 2025.

Le 17 juin 2025, le Conseil d'Etat a rendu son avis.

Le 3 juillet 2025, la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme, ci-après la « commission », a désigné Monsieur André Bauler comme rapporteur du projet de loi et a examiné le texte gouvernemental à l'appui des avis obtenus.

Le 8 juillet 2025, la commission a adopté le présent rapport.

*

2) OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent dispositif modifie la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques afin de l'étendre aux infrastructures de ravitaillement en hydrogène. Les seuils d'intensité des aides sont également augmentés.

Cette initiative législative s'inscrit dans le contexte du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat, ci-après « PNEC », lequel fixe pour objectif de devenir, à l'horizon 2050, une économie climatiquement neutre. Le secteur des transports génère environ deux tiers des émissions de gaz à effet de serre au Grand-Duché de Luxembourg. Ainsi, le PNEC considère le développement de l'électromobilité comme l'un des principaux leviers de la décarbonation du secteur des transports.

La loi actuelle du 26 juillet 2022 a instauré un régime d'aides visant à inciter les entreprises à investir dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques. Jusqu'à présent, ce dispositif a joué un

rôle essentiel dans le déploiement de bornes de charge accessibles au public ainsi que de bornes de charge installées dans les entreprises, contribuant à densifier le réseau d'infrastructures de charge sur l'ensemble du territoire luxembourgeois.

Les modifications proposées s'appuient principalement sur le règlement général d'exemption par catégorie qui permet aux Etats membres de l'Union européenne d'accorder certaines aides sans autorisation préalable de la Commission européenne. Le régime d'aides actuel, dont l'approbation par la Commission européenne arrive à échéance fin 2025, doit être prolongé, car le déploiement des infrastructures de charge reste nécessaire pour atteindre les objectifs nationaux en matière d'électromobilité. Ce dispositif a donc pour objectif de prolonger le régime d'aides en vigueur et d'y apporter certaines modifications qui tiennent principalement compte de l'évolution du cadre juridique relatif aux infrastructures de carburants alternatifs, ainsi que des possibilités de co-financement de celles-ci par des aides étatiques. Ainsi, il est prévu d'étendre le champ du régime d'aides afin d'inclure le soutien aux infrastructures de ravitaillement en hydrogène, ce qui s'inscrit aussi dans la stratégie hydrogène du Luxembourg.

L'attribution de ces nouvelles aides se fera à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, fondée sur le montant d'aide sollicité par capacité de ravitaillement effectivement disponible lors de la mise en service de l'infrastructure de ravitaillement.

De plus, ce texte reflète 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. Ledit règlement justifie à la fois la prolongation du régime d'aides au-delà de l'an 2025 et son extension aux infrastructures de ravitaillement, en fixant des objectifs minimaux de déploiement des infrastructures de charge et des infrastructures de ravitaillement en hydrogène. Il introduit également des exigences spécifiques pour les infrastructures accessibles au public, notamment en matière de paiement, d'affichage et de transparence des prix.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé au commentaire des articles du présent rapport et du document de dépôt du projet de loi.

*

3) AVIS

3.1) Avis de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce accueille favorablement la prolongation de deux ans des aides destinées à l'installation de bornes de charge électrique par les entreprises, soit jusqu'au 30 septembre 2026. Elle demande toutefois que le caractère rétroactif de cette mesure soit précisé, puisque le dispositif a pris fin en décembre 2024.

La Chambre souligne que les aides introduites par ce texte sont censées avoir un effet incitatif, permettant de réaliser des investissements qui ne seraient pas rentables sans subvention.

La Chambre de Commerce se félicite de l'extension du champ d'éligibilité aux infrastructures de charge mobiles, jusqu'alors exclues du dispositif de subvention.

La Chambre de Commerce salue également l'introduction d'aides pour les bornes de ravitaillement en hydrogène. Cependant, concernant les conditions liées à l'origine renouvelable de l'énergie fournie par les infrastructures, elle recommande d'assouplir la sanction prévue en cas de non-respect de l'obligation de fournir 100 pour cent d'hydrogène renouvelable, car l'accès à un hydrogène entièrement renouvelable à l'horizon 2035 dépend de divers facteurs et ne relève pas uniquement de la responsabilité des bénéficiaires. La Chambre estime que cette condition pourra avoir un effet dissuasif.

En ce qui concerne les délais de mise en service et la durée d'exploitation minimale des infrastructures, la Chambre de Commerce salue la volonté des auteurs de prolonger les délais de six mois pour les infrastructures de charge – c'est-à-dire de 12 à 18 mois. Cela s'explique par le constat que des délais d'approvisionnement sont souvent à l'origine des projets retardés. La Chambre de Commerce note que le texte introduit également la possibilité de prolonger les délais de 18 mois lorsque des retards surviennent pour des motifs non imputables à l'entreprise.

Au niveau de l'aide en faveur d'infrastructures de charge privées réservées aux activités économiques des PME, la Chambre de Commerce accueille la revue à la hausse des montants des aides et la mise en place d'un plafond d'aide unique de 100 000 euros. Celui-ci exclut les aides octroyées avant

le 1^{er} juillet 2025, offrant ainsi la possibilité aux entreprises ayant déjà bénéficié d'aides antérieures de solliciter de nouveaux financements après cette date.

La Chambre de Commerce juge la définition des coûts admissibles insuffisamment précise et incomplète par rapport au Règlement général d'exemption par catégorie (GBER). Elle craint que certains équipements techniques essentiels soient exclus de l'aide et recommande d'adopter intégralement la définition du GBER pour éviter toute ambiguïté.

3.2) Avis du Conseil d'État

La Haute Corporation n'a pas émis d'opposition formelle.

Le Conseil d'Etat note que, conformément au règlement (UE) n° 651/2014, les aides à l'investissement destinées aux infrastructures de recharge ou de ravitaillement sont considérées comme compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Elles sont ainsi également dispensées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du même traité, à condition que les exigences fixées par ce règlement européen soient respectées.

Concernant l'article 16, le Conseil d'Etat ne considère pas nécessaire de s'écarter des règles de droit commun relatives à la publication, telles qu'établies par l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Par ailleurs, la Haute Corporation a formulé une série de remarques d'ordre légistique.

Pour le détail des observations du Conseil d'Etat et les décisions prises par la commission, il est renvoyé au commentaire ci-après.

*

4) COMMENTAIRE DES ARTICLES

La commission a fait siennes toutes les observations légistiques exprimées par le Conseil d'Etat. Ces adaptations d'ordre purement légistique ne seront pas commentées.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} modifie l'intitulé de la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques, ci-après la « loi à modifier », dans le but de refléter l'extension du champ d'application de la loi, qui couvre dorénavant également les infrastructures de ravitaillement.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 remplace le premier paragraphe de l'article 1^{er} de la loi à modifier.

Dans sa nouvelle teneur, ce paragraphe précise deux points – d'une part, que le ministre ayant l'Economie dans ses attributions détient désormais la compétence exclusive pour octroyer les aides prévues par la présente loi. Cette compétence exclusive résulte de la Constitution révisée qui auparavant acceptait une compétence conjointe de deux ministres.

D'autre part, au vu de l'extension du régime d'aides aux infrastructures de ravitaillement en hydrogène, il précise que les aides pouvant être octroyées aux entreprises sont celles en faveur des infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 3

L'article 3 modifie et complète les définitions nécessaires à l'application correcte du dispositif, regroupées au niveau de l'article 2 de la loi à modifier.

La plupart des nouvelles définitions font suite à l'intégration des infrastructures de ravitaillement en hydrogène dans le champ d'application de la loi à modifier et découlent du règlement (UE) 2023/1804.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 modifie l'article 3 de la loi à modifier, article qui fixe les critères d'éligibilité généraux devant être remplis afin que le ministre puisse octroyer une aide sur son fondement.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 5

L'article 5 modifie l'article 4 de la loi à modifier, article qui prévoit une procédure de concurrence pour l'octroi des aides à des entreprises investissant dans des infrastructures de charge. Ces aides sont accessibles aux entreprises de toutes tailles et couvrent tous types d'infrastructures de charge (accessibles au public ou privées) pour peu que le projet porté par l'entreprise comporte une certaine envergure. Les modifications effectuées n'affectent pas la philosophie générale de l'article 4. Cependant, il est à noter que la procédure de mise en concurrence devra désormais répondre à l'intégralité des conditions prévues au paragraphe 4 du règlement général d'exemption par catégorie qui visent à garantir une mise en concurrence effective.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 6

L'article 6 modifie l'article 5 de la loi à modifier et plus particulièrement ses paragraphes 2 à 4. Cet article de la loi à modifier prévoit une aide pour les petites et moyennes entreprises qui investissent dans des infrastructures de charge privées, soit dans des infrastructures de charge qui sont principalement utilisées dans le cadre de l'exercice de leur activité économique.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 7

L'article 7 insère cinq nouveaux articles dans la suite immédiate de l'article 5 de la loi à modifier. Initialement cet article se limitait à introduire l'article 5*bis*.

Ces articles mettent en place une nouvelle aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de ravitaillement en hydrogène. Ce régime d'aide trouve sa source dans l'article 36*bis* du règlement général d'exemption par catégorie. A l'instar de l'article 4 de la loi à modifier, cette aide ne peut être octroyée qu'à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, cette procédure devant respecter l'intégralité des exigences figurant au paragraphe 4 de l'article 36*bis* précité.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat quant au fond.

Faisant droit à une proposition d'ordre légistique visant les articles 7 à 11, la commission a cependant transféré dans l'article 7 tous les articles ayant trait à cette nouvelle aide.

Ancien article 8 (repris au niveau de l'article 7)

L'article 8 introduisait le nouvel article 5*ter* précisant que l'aide octroyée à une même entreprise en vertu des nouveaux articles 4 à 5*bis* ne peut excéder dix millions d'euros.

L'article 5*ter* retranscrit le paragraphe 7 de l'article 36*bis* du règlement général d'exemption par catégorie qui interdit d'accorder à une seule et même entreprise (groupe) une aide dépassant quarante pour cent du budget total du régime d'aides.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Ancien article 9 (repris au niveau de l'article 7)

L'article 9 introduisait le nouvel article 5*quater* qui permet de déclarer irrecevable la soumission ou la demande d'aide d'une entreprise sur base des articles 4 à 5*bis* lorsque celle-ci ne répond pas à une demande d'information qui lui a été adressée dans le cadre de l'instruction de son dossier, alors qu'elle a été enjointe de le faire sous un délai raisonnable. Ce délai, pour pouvoir être considéré comme raisonnable au sens de ce nouvel article, devra prendre en compte l'ampleur et la complexité des informations demandées.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Ancien article 10 (repris au niveau de l'article 7)

L'article 10 introduisait le nouvel article 5^{quiquies} qui soumet le traitement des soumissions et demandes d'aides des entreprises à des délais précis.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Ancien article 11 (repris au niveau de l'article 7)

L'article 11 introduisait le nouvel article 5^{sexies}, article qui a pour objet d'imposer des sanctions aux entreprises ayant bénéficié d'une aide en vertu des articles 4 à 5^{bis} dont les projets ne sont pas réalisés dans les délais prévus au nouvel article 3, paragraphe 1^{er}, point 3^o, lettre b).

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 8 (ancien article 12)

L'article 8 adapte l'article 6, paragraphe 5, de la loi à modifier. Il s'agit de tenir compte de la compétence désormais exclusive du ministre dans l'attribution des aides prévues.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 9 (ancien article 13)

L'article 9 modifie l'article 7 de la loi à modifier, article qui porte sur la forme et le cumul de l'aide. D'une part, la référence au règlement de minimis est mise à jour. D'autre part, un nouveau paragraphe 3 est inséré afin de préciser que la règle de non-cumul prévue au paragraphe 2 ne s'applique pas aux financements de l'Union européenne.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 10 (ancien article 14)

L'article 10 modifie l'article 8 de la loi à modifier en l'étendant aux infrastructures de ravitaillement et en précisant notamment que c'est l'entreprise bénéficiaire de l'aide qui peut faire l'objet d'un contrôle dans les dix ans suivant son octroi.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 11 (ancien article 15)

L'article 11 met en place une règle de transparence, conformément au règlement général d'exemption par catégorie, sur lequel reposera le présent régime d'aides. Ainsi, toutes les aides supérieures à 100 000 euros doivent être publiées sur le site de transparence de la Commission européenne.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Ancien article 16 (supprimé)

L'article 16 fixait l'entrée en vigueur de ce dispositif au jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat, ne voyant « pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg », et a supprimé cet article.

5) TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8474 dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI

portant modification de la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

Art. 1^{er}. À l'intitulé de la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques, les termes « de charge pour véhicules électriques » sont remplacés par les termes « pour véhicules à carburants alternatifs ».

Art. 2. L'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la même loi, est remplacé comme suit :

« (1) Dans les limites budgétaires, le ministre ayant l'Économie dans ses attributions, ci-après « ministre », peut octroyer les aides en faveur d'infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs prévues dans la présente loi à des entreprises. »

Art. 3. À l'article 2 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° Au point 1°, les termes « une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de charge ; » sont remplacés par les termes « une station de recharge au sens de l'article 2, point 52), du règlement (UE) 2023/1804 ; » ;
- 2° Au point 4°, troisième phrase, les termes « à une tension de charge de 400 volts » sont supprimés ;
- 3° À la suite du point 4°, il est inséré un point 4^{bis}° nouveau, libellé comme suit :
« 4^{bis}° « capacité de ravitaillement » : le débit d'hydrogène, exprimé en kilogramme par jour, qui peut être mis à disposition par une infrastructure de ravitaillement ; » ;
- 4° Au point 5°, les termes « 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 ; » sont remplacés par les termes « une recharge intelligente au sens de l'article 2, point 65), du règlement (UE) 2023/1804 ; » ;
- 5° Le point 6° est remplacé par le libellé suivant :
« 6° « coûts admissibles » :
a) en ce qui concerne les investissements dans des infrastructures de charge, les coûts relatifs à la création ou à l'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge, à l'exception des composants d'occasion ;
b) en ce qui concerne les investissements dans des infrastructures de ravitaillement, les coûts relatifs à la création ou à l'augmentation de la capacité de ravitaillement d'une infrastructure de ravitaillement, à l'exception des composants d'occasion.
Les coûts d'investissement relatifs aux bâtiments, terrains, véhicules ou matériels roulants ainsi que les coûts d'exploitation ne sont pas admissibles. Il en est de même des coûts visant à se conformer aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur.
Les coûts admissibles s'entendent sans impôts ou autres prélèvements ; » ;
- 6° Le point 9° est remplacé par la disposition suivante :
« 9° « degré d'accessibilité » : la proportion de temps durant lequel les infrastructures sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent :
a) les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge ou les points de ravitaillement sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ;

- b) les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge ou les points de ravitaillement sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;
 - c) les infrastructures privées ; » ;
- 7° À la suite du point 11°, il est inséré un point 11bis° nouveau, libellé comme suit :
- « 11bis° « hydrogène renouvelable » : l'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables suivant les critères et règles définis au règlement délégué (UE) 2023/1185 de la Commission du 10 février 2023 complétant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil en établissant un seuil minimal de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les carburants à base de carbone recyclé et en précisant la méthode d'évaluation des réductions des émissions de gaz à effet de serre réalisées grâce aux carburants liquides et gazeux renouvelables destinés aux transports, d'origine non biologique, et aux carburants à base de carbone recyclé et au règlement délégué (UE) 2023/1184 de la Commission du 10 février 2023 complétant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil en établissant une méthodologie de l'Union définissant des règles détaillées pour la production de carburants renouvelables d'origine non biologique ; » ;
- 8° Le point 12° prend la teneur suivante :
- « 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 l'installation de raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge, une unité de stockage locale de l'électricité renouvelable et les dispositifs permettant la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ; » ;
- 9° À la suite du point 12°, sont insérés les points 12bis° et 12ter° nouveaux, libellés comme suit :
- « 12bis° « infrastructure de ravitaillement » : un point ou un ensemble de points de ravitaillement en un lieu spécifique exploités par un seul opérateur ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces points de ravitaillement, dont l'unité de stockage locale de l'hydrogène, et le cas échéant le raccordement au réseau et les dispositifs permettant la transmission de données, le contrôle de l'infrastructure de ravitaillement, le paiement et la signalisation du site ;
- 12ter° « infrastructure pour véhicules à carburants alternatifs » ou « infrastructure » : une infrastructure de charge ou une infrastructure de ravitaillement destinée aux véhicules à carburants alternatifs ; » ;
- 10° Le point 13° prend la teneur suivante :
- « 13° « infrastructure accessible au public » : une infrastructure répondant aux critères de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 45), du règlement (UE) 2023/1804 ; » ;
- 11° Le point 14° prend la teneur suivante :
- « 14° « infrastructure privée » : une infrastructure qui est utilisée par un cercle de personnes déterminé par l'entreprise bénéficiaire de l'aide dans le cadre de son activité économique, y inclus pour recharger ou pour ravitailler son parc automobile et les véhicules à carburants alternatifs de ses employés ; » ;
- 12° À la suite du point 15°, il est inséré un point 15bis° nouveau, libellé comme suit :
- « 15bis° « installation de raccordement » : l'installation de raccordement au sens de l'article 1^{er}, point (27), de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ; » ;
- 13° Le point 17° prend la teneur suivante :
- « 17° « mise en service » : première utilisation de l'infrastructure ayant bénéficié d'une aide par un utilisateur final aux fins de la charge ou du ravitaillement de son véhicule à carburant alternatif. En ce qui concerne les infrastructures accessibles au public, est visée la première utilisation commerciale ; » ;
- 14° Au point 21°, les termes « 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 ; » sont remplacés par les termes « un point de recharge au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 48), du règlement (UE) 2023/1804 ; » ;
- 15° Au point 22°, les termes « 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 ; » sont remplacés par les termes « un point de recharge connecté au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 17), du règlement (UE) 2023/1804 ; » ;
- 16° À la suite du point 23°, il est inséré un point 23bis° nouveau, libellé comme suit :
 « 23bis° « point de ravitaillement » : une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en hydrogène par l'intermédiaire d'une installation fixe ou mobile, qui n'est capable de ravitailler qu'un seul véhicule à hydrogène à la fois ; » ;
- 17° Au point 24°, les termes « de charge » sont supprimés aux trois occurrences ;
- 18° À la suite du point 24°, il est inséré un point 24bis° nouveau, rédigé comme suit :
 « 24bis° « ravitaillement *ad hoc* » : le ravitaillement *ad hoc* au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 55), du règlement (UE) 2023/1804 ; » ;
- 19° Au point 25°, les termes « 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 ; » sont remplacés par les termes « la recharge à l'acte au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 47), du règlement (UE) 2023/1804 ; » ;
- 20° À la suite du point 25°, il est inséré un point 25bis° nouveau, libellé comme suit :
 « 25bis° « règlement (UE) 2023/1804 » : le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE ; » ;
- 21° Le point 26° est remplacé par le libellé suivant :
 « 26° « taux d'indisponibilité » : le pourcentage de temps durant lequel le point ou l'infrastructure de charge ou le point ou l'infrastructure de ravitaillement 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 ; » ;
- 22° À la suite du point 27°, sont insérés les points 27bis° et 27ter° nouveaux, libellés comme suit :
 « 27bis° « véhicule à carburant alternatif » : un véhicule à hydrogène ou un véhicule électrique ;
 27ter° « véhicule à hydrogène » : un véhicule fonctionnant à l'hydrogène au sens de l'article 3, alinéa 2, point 16), du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission ; » ;
- 23° Le point 28° est remplacé par le libellé suivant :
 « 28° « véhicule électrique » : un véhicule électrique au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 22), du règlement (UE) 2023/1804. ».

Art. 4. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1^{er} est modifié comme suit :

i) À la phrase liminaire, les termes « et 5 » sont remplacés par les termes « à 5*bis* » ;

ii) Au point 1°, les termes « de charge » sont supprimés ;

iii) Le point 2° est remplacé comme suit :

« 2° l'aide a un effet incitatif. C'est le cas lorsque l'aide entraîne une modification du comportement de l'entreprise de manière à ce qu'elle réalise un projet qu'elle ne réaliserait pas sans l'aide ou qu'elle réaliserait de manière restreinte ou différente.

L'aide ne peut servir à soutenir les coûts d'un projet que l'entreprise aurait réalisé en tout état de cause. L'effet incitatif est présumé lorsque l'entreprise a soumis son projet ou présenté sa demande d'aide selon les modalités prescrites par la présente loi avant le début des travaux liés au projet en question. Toutefois, cette présomption peut être renversée lorsqu'il ressort de la soumission ou de la demande d'aide que l'aide n'entraîne pas la modification escomptée du comportement de l'entreprise ; » ;

iv) Le point 3° est remplacé comme suit :

« 3° les infrastructures :

a) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de leur mise en service ;

b) sont mises en service endéans un délai de :

i) dix-huit mois en ce qui concerne les infrastructures de charge ;

ii) trente mois en ce qui concerne les infrastructures de ravitaillement à compter de l'octroi de l'aide. Si ce délai ne peut pas être respecté pour des raisons étrangères à l'entreprise dûment justifiées, un délai supplémentaire de maximum dix-huit mois peut être accordé sur demande écrite au ministre ;

c) 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 ; » ;

v) À la suite du point 3°, sont ajoutés les points 4° à 8° nouveaux, libellés comme suit :

« 4° s'il s'agit d'infrastructures de charge, celles-ci sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1^{er}, point (13*bis*), de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;

5° s'il s'agit d'infrastructures de ravitaillement, celles-ci fournissent exclusivement de l'hydrogène renouvelable au plus tard au 31 décembre 2035 ;

6° s'il s'agit d'infrastructures de charge composées de bornes de charges ayant une capacité inférieure ou égale à 22 kilowatts, celles-ci reposent sur un système de charge intelligent ;

7° aucune différence n'est faite entre les fournisseurs de services de mobilité par l'opérateur offrant ou autorisant des paiements contractuels sur ses infrastructures, à travers l'application de conditions d'accès préférentielles ou d'une différenciation tarifaire sans justification objective ;

8° si l'exploitation de l'infrastructure est confiée à un tiers sur la base d'une concession ou de toute autre forme de mandat, cette attribution a lieu sur une base concurrentielle, transparente et non discriminatoire, dans le respect des règles applicables en matière de passation des marchés publics. » ;

b) L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

« En cas d'augmentation de capacité d'une infrastructure, les conditions énoncées aux points 4° et 5° visent la capacité de charge ou de ravitaillement supplémentaire. » ;

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, les termes « et 5 » sont remplacés par les termes « à 5*bis* » ;

b) Aux points 1° et 2°, première phrase, les termes « 4 ou 5 » sont remplacés par les termes « 4, 5 ou 5*bis* » ;

c) Au point 3°, les termes « de charge » sont supprimés.

Art. 5. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 2 est remplacé comme suit :

« (2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1^{er}, les infrastructures de charge accessibles au public :

1° sont conformes aux dispositions de l'article 5 du règlement (UE) 2023/1804 ;

2° ont un taux d'indisponibilité ne dépassant pas :

a) 5 pour cent au niveau du point de charge ;

b) 1,5 pour cent au niveau de l'infrastructure de charge en ce qui concerne celles contenant quatre points de charge ou plus ;

3° partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national selon les modalités prévues à l'article 20, paragraphes 2 à 4, du règlement (UE) 2023/1804. » ;

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 2 est supprimé ;

b) L'alinéa 3 est remplacé comme suit :

« Dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée jusqu'à 90 pour cent des coûts admissibles. » ;

3° Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, les termes « les ministres » sont remplacés par les termes « le ministre » ;

4° Le paragraphe 6, alinéa 1^{er}, est modifié comme suit :

a) Le point 9° est complété par les termes « lorsque celle-ci sont composées de points de charge fixes » ;

b) Le point 11° est complété par les termes « lorsque celle-ci est composée de points de charge fixes » ;

c) À la suite du point 11°, sont ajoutés les points 12° et 13° nouveaux, libellés comme suit :

« 12° lorsque les infrastructures de charge sont composées de points de charge mobiles, un concept de déploiement pour les douze mois suivant la mise en service ;

13° une pièce démontrant que les infrastructures de charge sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable. » ;

5° Au paragraphe 10, alinéa 1^{er}, première phrase, les termes « des ministres » sont remplacés par les termes « du ministre ».

Art. 6. L'article 5 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1^{er} est modifié comme suit :

i) Au point 1°, les termes « 30 pour cent » sont remplacés par les termes « 40 pour cent » ;

ii) Au point 2°, les termes « 40 pour cent » sont remplacés par les termes « 50 pour cent » ;

b) Les alinéas 2 et 3 sont supprimés ;

2° Le paragraphe 3 est remplacé comme suit :

« (3) Le montant absolu de l'aide par entreprise ne peut pas dépasser 100 000 euros. Ce plafond est sans préjudice des aides octroyées sur base du présent article avant le 1^{er} juillet 2025. » ;

3° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) À la première phrase, les termes « aux ministres » sont remplacés par les termes « au ministre » et les termes « 31 décembre 2024 » sont remplacés par les termes « 30 septembre 2026 » ;

b) La deuxième phrase est modifiée comme suit :

i) À la phrase liminaire, les termes « La demande » sont remplacés par les termes « Sous peine d'irrecevabilité, la demande » ;

ii) Le point 8° est complété par les termes « lorsque celles-ci sont composées de points de charge fixes » ;

iii) À la suite du point 9°, sont ajoutés les points 10° à 12° nouveaux, libellés comme suit :

- « 10° 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 lorsque celle-ci est composée de points de charge fixes ;
- 11° lorsque les infrastructures de charge sont composées de points de charge mobiles, un concept de déploiement pour les douze mois suivant la mise en service ;
- 12° une pièce démontrant que les infrastructures de charge sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable. » ;

4° Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, première phrase, les termes « des ministres » sont remplacés par les termes « du ministre ».

Art. 7. À la suite de l'article 5 de la même loi, sont insérés les articles *5bis* à *5sexies* nouveaux, libellés comme suit :

« Art. 5bis. Aide en faveur d'infrastructures de ravitaillement attribuée à la suite d'une mise en concurrence

(1) Une aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de ravitaillement accessibles au public ou dans des infrastructures de ravitaillement privées peut être accordée à la suite d'une mise en concurrence aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 8.

(2) Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 1^{er}, les stations de ravitaillement accessibles au public :

- 1° sont conformes aux dispositions de l'article 7 du règlement (UE) 2023/1804 ;
- 2° ont une capacité de ravitaillement d'au moins 300 kilogrammes par jour et sont conçues pour pouvoir en délivrer 1 tonne par jour ;
- 3° sont équipées d'un distributeur de 350 bars et d'un distributeur d'au moins 700 bars ;
- 4° ont un taux d'indisponibilité ne dépassant pas 5 pour cent au niveau de l'infrastructure de ravitaillement ;
- 5° partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de ravitaillement à travers le point d'accès national selon les modalités prévues à l'article 20, paragraphes 2 à 4, du règlement (UE) 2023/1804.

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

- 1° 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de ravitaillement accessibles au public dont les points de ravitaillement 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 ravitaillement accessibles au public dont les points de ravitaillement 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 ravitaillement privées.

Dans les cas prévus au paragraphe 4, alinéa 2, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée jusqu'à 90 pour cent des coûts admissibles.

(4) La sélection des projets se fait au moyen d'appels à projets ouverts, transparents et non discriminatoires, organisés par le ministre.

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

- 1° situées dans certaines zones géographiques ;
- 2° accessibles au public ou privées ;
- 3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de 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) n° 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) n° 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° ayant une certaine capacité de ravitaillement, sans préjudice du paragraphe 3, alinéa 1^{er}, point 2° ;
- 5° fournissant exclusivement de l'hydrogène renouvelable.

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

(5) 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 de l'infrastructure de ravitaillement ;
- 4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de ravitaillement et une description des types d'utilisateurs visés ;
- 5° le nombre de points de ravitaillement, la pression nominale ainsi que la capacité de ravitaillement de l'infrastructure de ravitaillement ;
- 6° un plan de l'infrastructure de ravitaillement et le concept de développement pour atteindre la capacité de ravitaillement pour laquelle l'infrastructure est conçue ;
- 7° en cas d'augmentation de capacité de ravitaillement d'une infrastructure de ravitaillement, le nombre de points de ravitaillement et la capacité de ravitaillement de l'infrastructure existante ;
- 8° l'engagement de l'entreprise qu'au 31 décembre 2035 au plus tard, les infrastructures de ravitaillement fournissent exclusivement de l'hydrogène renouvelable ;
- 9° une liste des coûts admissibles ;
- 10° le montant et l'intensité de l'aide nécessaires pour réaliser le projet ;
- 11° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale de l'infrastructure de ravitaillement lorsque celle-ci est composée de points de ravitaillement fixes ;
- 12° 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 ;
- 13° 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 ravitaillement lorsque celle-ci est composée de points de ravitaillement fixes ;
- 14° lorsque l'infrastructure de ravitaillement est composée de points de ravitaillement mobiles, un concept de déploiement pour les douze mois suivant la mise en service.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

(6) 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 ravitaillement effectivement disponible au moment de la mise en service et nouvellement créée par le projet. La capacité de ravitaillement d'un projet portant sur des points de ravitaillement accessibles au public dont les points de ravitaillement 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 ravitaillement d'un projet portant sur des points de ravitaillement accessibles au public dont les points de ravitaillement 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 ravitaillement d'un projet portant sur des infrastructures de ravitaillement 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 points de ravitaillement offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

(7) Lorsqu'un projet porte sur des points de ravitaillement offrant différents degrés d'accessibilité, aux fins de l'application des paragraphes 3 et 6, celui-ci est traité comme un projet portant sur des points de ravitaillement offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.

(8) Sous peine d'irrecevabilité, les demandes de paiement de l'aide sont à introduire auprès du ministre au plus tard douze mois après la mise en service de l'ensemble des infrastructures de ravitaillement du projet et, le cas échéant, de la capacité de ravitaillement 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. 5ter. Montant d'aide maximal par entreprise

Sans préjudice des montants d'aide maximaux prévus aux articles 4 à 5bis, l'aide octroyée à une même entreprise en vertu des articles 4 à 5bis ne dépasse pas 10 000 000 euros. Ce plafond est sans préjudice des aides octroyées sur base de la présente loi avant le 1^{er} juillet 2025.

Art. 5quater. Demande d'information dans le cadre de l'instruction

Lorsque l'entreprise ne répond pas à une demande d'information nécessaire à l'instruction de sa soumission ou de sa demande d'aide effectuée conformément aux articles 4 à 5bis dans un délai raisonnable qui lui a été fixé, celle-ci est déclarée irrecevable.

Art. 5quinqües. Délais de traitement

(1) Les décisions relatives aux aides octroyées sur le fondement des articles 4 et 5bis interviennent dans un délai de trois mois à compter de la date limite de soumission du projet prévue dans le cahier des charges.

(2) Les décisions relatives aux aides octroyées sur le fondement de l'article 5 interviennent dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle la demande d'aide est complète. L'entreprise est informée de la complétude de sa demande d'aide dans un délai de trois mois à compter de la date de celle-ci.

Les délais visés à l'alinéa 1^{er} peuvent être prorogés de six mois en cas de besoin administratif. L'entreprise en est informée dans les meilleurs délais et au plus tard avant l'écoulement du délai en question.

Art. 5sexies. Non-réalisation du projet

(1) Sans préjudice de l'article 8, les entreprises qui ont bénéficié d'une aide sur le fondement des articles 4 à 5bis et dont les projets ne sont pas réalisés dans les délais prévus à l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 3^o, lettre b), ne sont pas éligibles à participer aux procédures de mise en concurrence ou à introduire des demandes d'aides sur la base des articles 4 à 5bis pendant un délai de vingt-quatre mois à compter du constat du non-respect par le ministre.

(2) Cette sanction ne s'applique pas lorsque le ministre a consenti à la non-réalisation du projet et que celle-ci résulte de circonstances indépendantes de la volonté de l'entreprise et qui n'étaient pas raisonnablement prévisibles au moment de l'octroi de l'aide. Ces circonstances doivent être notifiées par écrit et sans délai au ministre. »

Art. 8. A l'article 6, paragraphe 5, première phrase, de la même loi, les termes « des ministres » sont remplacés par les termes « du ministre ».

Art. 9. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1^o Au paragraphe 2, les termes « règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 » sont remplacés par les termes « règlement (UE) 2023/2831 de la Commission du 13 décembre 2023 » ;

2° À la suite du paragraphe 2, il est ajouté un paragraphe 3 nouveau, libellé comme suit :

« (3) Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec tout financement de l'Union européenne, pour autant que le montant total du financement public octroyé pour les mêmes coûts admissibles n'excède pas le taux de financement le plus favorable prévu par les règles applicables du droit de l'Union européenne. ».

Art. 10. L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le terme « sciemment » est supprimé ;

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 1^{er}, le terme « aide » est remplacé par les termes « entreprise ayant bénéficié d'une aide en vertu de la présente loi » et les termes « à l'entreprise » sont supprimés ;

b) L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

« À cette fin, celle-ci est tenue d'autoriser la visite des infrastructures de charge ou de ravitaillement par le ministre et de lui fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de sa mission de contrôle. ».

Art. 11. À la suite de l'article 8, il est inséré un article 9 nouveau, libellé comme suit :

« Art. 9. Transparence

Toute aide individuelle supérieure à 100 000 euros octroyée sur le fondement de la présente loi est publiée sur la plateforme informatique « Transparency Award Module » de la Commission européenne au plus tard douze mois après son octroi et conformément à l'annexe III du règlement (UE) n° 651/2014 précité. ».

Luxembourg, le 8 juillet 2025

Le Président
Carole HARTMANN

Le Rapporteur
André BAULER

