

Dossier consolidé

Date de création : 17-06-2025

Projet de loi 8474

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

Date de dépôt : 20-12-2024

Date de l'avis du Conseil d'État : 17-06-2025

Auteur(s) : Monsieur Lex Delles, Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
20-12-2024	Déposé	20250515_Depôt	<u>3</u>
07-04-2025	Avis de la Chambre de Commerce (31.3.2025)	20250521_Avis	<u>48</u>
17-06-2025	Avis du Conseil d'État	20250617_Avis_2	<u>57</u>

20250515_Depôt

N° 8474

CHAMBRE DES DEPUTES

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

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 20.12.2024

*

Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 6 décembre 2024 approuvant sur proposition du Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Le Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le 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 et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et du Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 20 décembre 2024

Le Premier ministre,

Luc FRIEDEN

*Le Ministre de l'Économie, des PME,
de l'Énergie et du Tourisme,*

Lex DELLES

*

EXPOSE 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.

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

1 2022/C 80/01.

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.

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.

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.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. 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 est modifié en ce sens que 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 par les dispositions suivantes :

« (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, paragraphe 1^{er}, point 52, du règlement (UE) 2023/1804 ; » ;

2° Au point 4°, les termes « à une tension de charge de 400 volts » sont supprimés ;

3° Il est inséré un point 4bis° ayant le libellé suivant :

« 4bis° « 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, paragraphe 1^{er}, point 65, du règlement (UE) 2023/1084 ; » ;

⁵ Article 36bis, 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.

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 : 1. 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 ; 2. 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 ; 3. les infrastructures privées ; » ;

7° Il est inséré un point 11*bis*° ayant le libellé suivant :

« 11*bis*° « 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 modifiée (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 liquides et gazeux renouvelables destinés au secteur des transports, 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 notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ; » ;

9° Il est inséré un point 12*bis*° ayant le libellé suivant :

« 12*bis*° « 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 notamment la transmission de données, le contrôle de l'infrastructure de ravitaillement, le paiement et la signalisation du site ; » ;

10° Il est inséré un point 12*ter*° ayant le libellé suivant :

« 12*ter*° « infrastructure pour véhicules à carburants alternatifs » ou « infrastructure » : une infrastructure de charge ou une infrastructure de ravitaillement destinée aux véhicules à carburants alternatifs ; » ;

11° 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 ; » ;
- 12° 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 ; » ;
- 13° Il est inséré un point 15bis° ayant le libellé suivant :
- « 15bis° « installation de raccordement » : l'installation de raccordement au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 27, la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ; » ;
- 14° 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 ; » ;
- 15° Au point 18°, les termes « , tel que modifié » sont supprimés ;
- 16° 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 ; » ;
- 17° 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 ; » ;
- 18° Il est inséré un point 23bis° ayant le libellé suivant :
- « 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 ; » ;
- 19° Au point 24°, les termes « de charge » sont supprimés à trois reprises à la suite des termes « infrastructures » et « capacité » ;
- 20° Il est inséré un point 24bis° 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 ; » ;
- 21° 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 ; » ;
- 22° Il est inséré un point 25bis° ayant le libellé suivant :
- « 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 ; » ;
- 23° 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 ; » ;

24° Il est inséré un point 27bis° ayant la teneur suivante :

« 27bis° « véhicule à carburant alternatif » : un véhicule à hydrogène ou un véhicule électrique ; » ;

25° Il est inséré un point 27ter° ayant le libellé suivant :

« 27ter° « véhicule à hydrogène » : un véhicule fonctionnant à l'hydrogène au sens de l'article 3, paragraphe 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) no 78/2009, (CE) no 79/2009 et (CE) no 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) no 631/2009, (UE) no 406/2010, (UE) no 672/2010, (UE) no 1003/2010, (UE) no 1005/2010, (UE) no 1008/2010, (UE) no 1009/2010, (UE) no 19/2011, (UE) no 109/2011, (UE) no 458/2011, (UE) no 65/2012, (UE) no 130/2012, (UE) no 347/2012, (UE) no 351/2012, (UE) no 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission ; » ;

26° 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° Au paragraphe 1^{er}, les termes « et 5 » sont remplacés par les termes « à 5bis » ;

2° Au paragraphe 1^{er}, point 1°, les termes « de charge » sont supprimés ;

3° Le point 2° du même paragraphe est remplacé par le libellé suivant :

« 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 ; » ;

4° Le point 3° du paragraphe 1^{er} prend la teneur suivante :

« 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 ; » ;

5° Le paragraphe 1^{er} est complété 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}, paragraphe 13bis, 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, notamment 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. » ;
- 6° Le deuxième alinéa du paragraphe 1^{er} prend la teneur suivante :
- « En cas d'augmentation de capacité d'une infrastructure, les conditions énoncées aux points 4° à 5° visent la capacité de charge ou de ravitaillement supplémentaire. » ;
- 7° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :
- 1° Au premier alinéa, les termes « et 5 » sont remplacés par les termes « à 5bis » ;
 - 2° Aux points 1° et 2°, les termes « 4 ou 5 » sont remplacés par les termes « 4, 5 ou 5bis » ;
 - 3° 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 prend la teneur suivante :
- « (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 :
 - i. 5 pour cent au niveau du point de charge ; et
 - ii. 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, deuxième alinéa, est supprimé ;
- 3° Le paragraphe 4, troisième alinéa, prend la teneur suivante :
- « 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. » ;
- 4° Au premier alinéa du paragraphe 5, les termes « les ministres » sont remplacés par les termes « le ministre » ;
- 5° Au paragraphe 6, point 9°, les termes « lorsque celle-ci sont composées de points de charge fixes » sont ajoutés ;
- 6° Au paragraphe 6, point 11°, les termes « lorsque celle-ci est composée de points de charge fixes » sont ajoutés ;
- 7° Un point 12° est ajouté au paragraphe 6, ayant le libellé suivant :
- « 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 ; » ;
- 8° Un point 13° est ajouté au paragraphe 6, ayant le libellé suivant :
- « 13° une pièce démontrant que les infrastructures de charge sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable. » ;
- 9° Au paragraphe 10, 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° Au paragraphe 2, premier alinéa, point 1°, les termes « 30 pour cent » sont remplacés par les termes « 40 pour cent ». Au point 2° du même alinéa, les termes « 40 pour cent » sont remplacés par les termes « 50 pour cent ».
- 2° Les deuxième et troisième alinéas, du paragraphe 2, sont supprimés ;
- 3° Le paragraphe 3 prend la teneur suivante :
- « (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. » ;
- 4° Au paragraphe 4, premier alinéa, les termes « aux ministres » sont remplacés par les termes « au ministre », les termes « 31 décembre 2024 » sont remplacés par les termes « 30 septembre 2026 ». Les termes « Sous peine d'irrecevabilité, » sont insérés avant les termes « la demande » ;
- 5° Au paragraphe 4, point 8°, les termes « lorsque celles-ci sont composées de points de charge fixes » sont rajoutés ;
- 6° Au paragraphe 4, les points 10°, 11° et 12° sont rajoutés, ayant la teneur suivante :
- « 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. » ;
- 7° Au paragraphe 5, premier alinéa, les termes « des ministres » sont remplacés par les termes « du ministre ».

Art. 7. Il est inséré un article *5bis* ayant la teneur suivante :

« 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 une 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 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'un ou de plusieurs 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) 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° ayant une certaine capacité de ravitaillement, sans préjudice du paragraphe 3, point 2° ;
- 5° fournissant exclusivement de l'hydrogène renouvelable.

Le budget maximal par appel à projets ne peut 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. 8. Il est inséré un article *5ter* libellé comme suit :

« 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. 9. Il est inséré un article *5quater* libellé comme suit :

« 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. 10. Il est inséré un article *5quinquies* libellé comme suit :

« Art. 5quinquies. 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. 11. Il est inséré un article *5sexies* libellé comme suit :

« 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}, 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 24 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. 12. A l'article 6, paragraphe 5, de la même loi, les termes « des ministres » sont remplacés par les termes « du ministre ».

Art. 13. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° 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° Un paragraphe 3 est rajouté, ayant la teneur suivante :

« (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 14. L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

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

2° Au paragraphe 2, premier alinéa, le terme « aide » est remplacé par les termes « entreprise ayant bénéficié d'une aide en vertu de la présente loi ». Les termes « à l'entreprise » sont supprimés ;

3° Le paragraphe 2, deuxième alinéa, prend la teneur suivante :

« 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. 15. Il est inséré un article 9 ayant le libellé suivant :

« Art. 9. Transparence

Toute aide individuelle supérieure à 100 000 euros octroyée sur le fondement de la présente loi est publiée sur le site de transparence 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. ».

Art. 16. La présente loi entre en vigueur le premier jour qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1

L'article 1^{er} a pour objet de modifier le libellé de 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 du 26 juillet 2022 » ou la « loi ») dans le but de refléter l'extension du champ d'application de la loi, qui couvre dorénavant également les infrastructures de ravitaillement.

La nouvelle terminologie s'inspire du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

(ci-après le « règlement (UE) 2023/1804 »), tout en clarifiant que seules les infrastructures destinées à recharger des véhicules électriques ou ravitailler des véhicules à hydrogène sont visées.

Ad Article 2

L'article 2 a vocation à modifier l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi du 26 juillet 2022 sur deux aspects.

Premièrement, il clarifie que le ministre ayant l'Économie dans ses attributions (ci-après le « ministre ») détient désormais la compétence exclusive pour octroyer les aides prévues par la présente loi. La nécessité de cette compétence exclusive résulte de la Constitution luxembourgeoise, comme l'a rappelé le Conseil d'État qui acceptait jusqu'alors une compétence conjointe de deux ministres¹.

Deuxièmement, 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. Comme évoqué plus haut, cette notion qui, comme le précise le nouvel article 2, point 12^{ter} de la loi, regroupe les infrastructures de charge et les infrastructures de ravitaillement, s'inspire du règlement (UE) 2023/1804. L'objet de la loi, qui est la mise en place d'un régime d'aides en faveur des infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs, est ainsi reflété au nouvel article 1^{er} de celle-ci.

Ad Article 3

L'article 3 a pour objet de modifier et de compléter la liste des définitions nécessaires à la bonne application de la loi.

La plupart des nouvelles définitions font suite à l'intégration des infrastructures de ravitaillement en hydrogène dans le champ d'application de la loi du 26 juillet 2022 et découlent du règlement (UE) 2023/1804.

L'entrée en vigueur de ce règlement, qui est postérieure à l'adoption de la loi du 16 juillet 2022, entraîne également la nécessité de modifier certaines définitions relatives aux infrastructures de charge afin de refléter le cadre légal qui leur est applicables depuis le 13 avril 2024 et, ainsi, d'assurer une cohérence.

Enfin, certaines modifications résultent 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 révisé (ci-après le « règlement général d'exemption par catégorie ») qui constituera la base juridique de la loi du 26 juillet 2022 au niveau européen dès l'entrée en vigueur du présent projet de loi. Ainsi, les définitions de l'infrastructure de charge et de l'infrastructure de ravitaillement intègrent désormais la possibilité d'accorder des aides pour les installations de stockage d'électricité renouvelable² et d'hydrogène, conformément à la version actuelle de l'article 36^{bis} du règlement précité.

Ad Article 4

L'article 4 porte modification de l'article 3 de la loi du 26 juillet 2022 qui prévoit les critères d'éligibilité généraux devant être remplis afin que le ministre puisse octroyer une aide sur son fondement.

Les modifications apportées au paragraphe 1^{er} de cet article (et notamment son point 3°) visent tout d'abord à élargir l'applicabilité des conditions à la nouvelle aide en faveur des infrastructures de ravitaillement introduite à l'article 5^{bis} du présent projet de loi.

1 Voir par exemple l'avis du Conseil d'État du 29 mars 2024 sur le projet de loi n° 8314 ayant pour objet le renouvellement des régimes d'aides à la recherche, au développement et à l'innovation : « *Le Conseil d'État concède que, malgré ses nombreuses interrogations à cet égard, une pratique s'est établie en matière d'aides étatiques consistant à attribuer à plusieurs ministres une compétence conjointe pour leur attribution. Le Conseil d'État rappelle qu'il a toujours été critique à l'égard de régimes prévoyant une compétence conjointe, même s'il s'est, dans le passé, accommodé d'un tel régime particulier en matière d'aides, au regard de la continuité des dispositifs légaux et de la cohérence du système. Il doit cependant désormais se départir de cette position au vu de l'article 90 de la Constitution révisée, lequel dispose que « [l]es membres du Gouvernement exercent leurs attributions, soit en conseil, soit individuellement pour les affaires dont ils ont la charge », et doit, partant, s'opposer formellement à la disposition sous examen.* »

2 Il est précisé que si la condition relative à la nature renouvelable de l'électricité ne figure pas expressément dans le texte du nouveau point 12° de l'article 2, c'est parce que les infrastructures de charge doivent obligatoirement être alimentées par de l'électricité renouvelable pour recevoir une aide sous la loi du 26 juillet 2022.

Le point 3° du projet de loi a vocation à clarifier la notion d'effet incitatif de l'aide et, ainsi, de l'aligner à celle qui figure dans les projets de loi n° 8314 et 8386 portant renouvellement des régimes d'aides en faveur, d'une part, de la recherche, du développement et de l'innovation et, d'autre part, de l'environnement et du climat. Si l'effet incitatif est présumé lorsque l'entreprise soumet sa demande d'aide ou son projet avant le début de travaux, cette présomption peut être renversée si l'aide n'entraîne pas une modification de comportement dans le chef de l'entreprise. Ainsi, les aides d'État ne peuvent subventionner des infrastructures pour carburants alternatifs que le bénéficiaire aurait déployées même sans aide, par exemple en raison d'une obligation légale ou réglementaire en ce sens.

Si l'exigence d'une exploitation pendant une durée minimale de 5 ans à compter de la mise en service est maintenue tout en étant élargie aux infrastructures de ravitaillement, celle d'une mise en service dans un certain délai est révisée à travers le point 4°. S'agissant des infrastructures de charge, ce délai passe de 12 à 18 mois en raison des retours d'expérience sur la mise en œuvre de la loi du 26 juillet 2022, qui ont révélé que les projets sont souvent retardés par des délais d'approvisionnement en matériel ou des délais liés au renforcement du raccordement. Pour ce qui concerne les infrastructures de ravitaillement, le délai de mise en service est fixé à 30 mois à compter de l'octroi de l'aide. Ce délai prend en compte les difficultés qui sont spécifiques au déploiement de telles infrastructures dans un marché naissant. En outre, en considération des avis récents du Conseil d'État³, il est désormais précisé qu'un délai supplémentaire de 18 mois peut être octroyé à l'entreprise qui n'arrive pas à respecter le délai initial pour des raisons qui lui sont étrangères. En outre, l'interdiction de subventionner des infrastructures pour carburants alternatifs destinées à la revente ou à la location, à l'exception des crédits-bails prévoyant un transfert de propriété à l'entreprise bénéficiaire en fin de contrat, est conservée.

Etant donné que le nouveau point 3° vise autant les infrastructures de charge que celles de ravitaillement, les dispositions concernant l'origine de l'électricité ont été transférées dans un nouveau point 4°. Ce point clarifie que les infrastructures de charge faisant l'objet d'une aide doivent être alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable. L'obligation pour les infrastructures de charge situées sur le domaine public et privé de l'État et des communes d'être alimentées par des accords d'achat d'énergie renouvelable a été abolie, cette condition s'étant avérée trop restrictive en pratique.

Le nouveau point 5°, qui porte exclusivement sur les infrastructures de ravitaillement en hydrogène, précise que celui-ci doit être renouvelable à compter du 31 décembre 2035. Cette condition résulte de l'article 36*bis* du règlement général d'exemption par catégorie. Un engagement à cet effet est demandé à l'entreprise qui participe à un appel à projets mené sur la base du nouvel article 5*bis* de la loi.

Le nouveau point 6°, quant à lui, retranscrit également une condition résultant de l'article 36*bis* précité. En son paragraphe 13, cet article précise en effet que les nouvelles infrastructures de charge composées de bornes ayant une capacité inférieure ou égale à 22 kilowatts doivent reposer sur un système de charge intelligent.

Le nouveau point 7° reflète l'article 36*bis* précité et plus précisément son paragraphe 9 qui trouve sa source dans l'article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) 2023/1804. Il vise à garantir que les opérateurs d'infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs qui offrent des paiements contractuels sur lesdites infrastructures n'opèrent pas de discrimination entre les différents fournisseurs de services de mobilité. Si cette exigence vise surtout les infrastructures accessibles au public, il n'est pas exclu qu'elle ait également une pertinence en ce qui concerne les infrastructures privées.

En outre, conformément à l'article 36*bis*, paragraphe 12, du règlement général d'exemption par catégorie, le nouveau point 8° oblige le bénéficiaire de l'aide à passer par une mise en concurrence pour attribuer l'exploitation de l'infrastructure subventionnée à un tiers. Cela vise à garantir que l'aide ou une partie de celle-ci ne soit pas transféré à un tiers ne remplissant pas les conditions pour en bénéficier.

Enfin, l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} et le paragraphe 2 sont modifiés au regard du nouveau champ d'application de la loi du 26 juillet 2022.

³ Voir par exemple l'avis du Conseil d'État du 29 mars 2024 sur le projet de loi n° 8314 ayant pour objet le renouvellement des régimes d'aides à la recherche, au développement et à l'innovation.

Ad Article 5

L'article 5 a pour objet de modifier l'article 4 de la loi du 26 juillet 2022 mettant en place 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 apportées par le projet de loi 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.

Les modifications apportées au paragraphe 2 ont surtout vocation à refléter l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2023/1804, applicable à compter du 13 avril 2024. Ce règlement, qui était encore en état de simple proposition lors de l'élaboration et de l'adoption de la loi du 26 juillet 2022, contient notamment des conditions applicables à toutes les infrastructures de charge qui sont accessibles au public. Ainsi, l'article 5 dudit règlement prescrit notamment les modalités de paiement et d'affichage et transparence des prix devant être offertes aux utilisateurs de ces infrastructures. Alors que certaines des exigences de l'article 5, comme celles relatives au paiement à l'acte, figuraient déjà dans la loi du 26 juillet 2022, le nouveau point 1° du paragraphe 2, lequel pose des conditions applicables uniquement aux infrastructures de charge accessibles au public, clarifie que ces dernières doivent être conformes à l'article 5 du règlement (UE) 2023/1804 pour pouvoir bénéficier d'un financement étatique. Si le règlement (UE) 2023/1804 est d'application directe dans toute l'Union européenne depuis le 13 avril 2024, il y est fait référence expresse dans le but de sensibiliser les demandeurs à ces nouvelles dispositions et d'assurer une cohérence avec le régime d'aides actuel.

L'exigence d'une intégration dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1^{er} août 2027 relative à l'organisation du marché de l'électricité qui est applicable si les infrastructures de charge sont situées sur le domaine public ou privé de l'État ou de communes est supprimée. Cette disposition de la loi du 26 juillet 2022, visant à intégrer toutes les bornes de charge installées sur des emplacements de stationnement et parkings publics dans le réseau « Chargy », avait pour objectif de garantir que les bornes subventionnées soient accessibles aux clients de nombreux fournisseurs de services de mobilité. Cependant, comme cela est reflété dans le nouvel article 4, paragraphe 1^{er}, point 7°, le règlement général d'exemption par catégorie et le règlement (UE) 2023/1804 imposent en tout état de cause l'ouverture, de manière non discriminatoire, de l'accès aux bornes à tous les fournisseurs de services de mobilité en ce qui concerne principalement les bornes accessibles au public. Par conséquent, l'obligation d'intégrer ces bornes dans le réseau « Chargy » constitue un obstacle plutôt qu'une facilitation, ce qui justifie sa suppression.

L'obligation d'assurer un taux élevé de disponibilité des infrastructures de charge accessible au public est quant à elle maintenue en l'état à travers le nouveau point 2° du paragraphe 2.

Enfin, le nouveau point 3° du paragraphe 2 renvoie aux modalités de partage des données émises par les points de charge prévues à l'article 20, paragraphes 2 et 4, du règlement (UE) 2023/1804.

Les modifications apportées au paragraphe 4 de l'article 4 de la loi du 26 juillet 2022 reflètent notamment les conditions de co-financement issues de l'article 36*bis* du règlement général d'exemption par catégorie. Celui-ci n'exige plus que le montant d'aide attribué à une seule et même entreprise à l'issue de la mise à concurrence soit cantonné à 40 pour cent du budget alloué à la procédure. Plutôt, il contient une limitation générale applicable à l'ensemble du régime d'aides qui figure au nouvel article 5*ter*. Par ailleurs, le nouvel article 4, alinéa 3, a vocation à rehausser de 70 à 90 pour cent l'intensité d'aide maximale pouvant être octroyée à une entreprise dans les cas prévus au paragraphe 5, alinéa 2, ce rehaussement étant rendu possible par l'article 36*bis* précité. Il est précisé que le ministre pourra adapter l'intensité d'aide maximale en fonction des différents cas de figure visés au paragraphe 5, alinéa 2, de la loi du 26 juillet 2022. Pour rappel, ce paragraphe permet de limiter les appels à projets à certaines catégories d'infrastructures de charge pour lesquelles une dérogation à l'intensité d'aide habituelle prévue au paragraphe 4 se justifie.

Enfin, l'article 5 du projet de loi modifie la liste des informations et pièces que les entreprises doivent fournir dans le cadre de leur participation à la procédure de mise en concurrence en vertu du paragraphe 6. Les modifications prévues reflètent la possibilité de subventionner les infrastructures de charge mobiles qui n'existait pas jusqu'alors. Cette possibilité est apparente à la lecture de la définition du point de charge puisque celle-ci vise désormais également les installations mobiles. Plus spécifiquement, sont ciblées les infrastructures de charge qui sont déployées à un certain endroit pendant un

certain temps, par exemple pour servir ou en raison d'un chantier de construction. Dans un tel cas, l'entreprise doit fournir un concept de déploiement de ces points de charge mobiles pour les 12 mois suivant la mise en service de ceux-ci. L'obligation de fournir les coordonnées de géolocalisation, voire le numéro de la parcelle cadastrale où se situe l'infrastructure de charge ainsi que, le cas échéant, l'accord de principe portant sur l'utilisation du terrain ne s'applique que lorsque celle-ci est composée de points de charge fixes. Est également exigée une pièce attestant que les infrastructures de charge subventionnées répondent à la condition prévue au nouveau point 4^o du paragraphe 1^{er} de l'article 4.

Pour finir, les points 4^o et 8^o de l'article 5 de la loi en projet retranscrivent le principe de la compétence exclusive du ministre.

Ad Article 6

L'article 6 a vocation à modifier l'article 5 de la loi du 26 juillet 2022 et plus particulièrement ses paragraphes 2 à 4. Cet article institue une aide réservée aux 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 (par exemple pour recharger leur flotte de véhicules électriques ou celle de leurs salariés).

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 5 portent respectivement sur l'intensité et le montant d'aide maximaux. Dans leur version actuelle, ils instituent une différence entre les coûts admissibles liés à l'infrastructure de charge en tant que telle et ceux liés au raccordement de celle-ci au réseau électrique. Cette distinction, qui visait à prendre en compte le poste de coût élevé que peut représenter le raccordement, ne s'est finalement pas révélé favorable aux entreprises. Par conséquent, les modifications apportées aux paragraphes 2 et 3 ont pour objet de supprimer cette distinction entre les différents coûts admissibles. Dorénavant, la même intensité d'aide s'applique peu importe le type de coûts admissibles, celle-ci étant conforme aux prescriptions de l'article 36*bis*, paragraphe 6, du règlement général d'exemption par catégorie. Cependant, la majoration de 10 points de pourcentage pour les infrastructures de charge reposant sur un système de charge intelligent est supprimée et les intensités d'aides prévues aux points 1^o et 2^o du paragraphe 2 sont augmentées en conséquence, cette obligation s'étant généralisée à toutes les bornes de charges ayant une capacité inférieure ou égale à 22 kilowatts en vertu de l'article 36*bis*, paragraphe 13, du règlement général d'exemption par catégorie dont la teneur a été reprise au nouvel article 4 de la loi. En outre, un plafond d'aide uniforme de 100.000 euros par entreprise (groupe) est désormais applicable. Il est précisé que ce plafond ne prend pas en compte les aides octroyées sur le fondement de la loi du 26 juillet 2022 avant le 1^{er} juillet 2025.

Le paragraphe 4 précise la date limite de demande d'aide et les pièces et informations qui doivent l'accompagner. Cette date limite est repoussée au 30 septembre 2026 et la liste des pièces et informations est modifiée pour prendre en compte les infrastructures de charge composées de bornes mobiles, à l'instar du nouvel article 4, paragraphe 6.

Ad Article 7

L'article 7 du projet de loi met en place une nouvelle aide en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de ravitaillement en hydrogène, qui 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 du 26 juillet 2022, 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.

Tout comme à l'article 4, le paragraphe 2 de l'article 5*bis* fixe des règles que les infrastructures de ravitaillement accessibles au public doivent respecter en plus de celles figurant à l'article 3 de la loi du 26 juillet 2022. Pour autant, la procédure de mise en concurrence est également ouverte aux infrastructures de ravitaillement privées. Conformément au point 1^o du paragraphe 2, les infrastructures de ravitaillement doivent ainsi respecter l'ensemble des exigences de l'article 7 du règlement (UE) 2023/1804. A l'instar de l'article 5 dudit règlement en ce qui concerne les infrastructures de charge, cet article pose des exigences applicables à toutes les infrastructures de ravitaillement accessibles au public dans le but de mettre en place un réseau cohérent, facile d'utilisation et interopérable. Celles-ci doivent par exemple permettre un ravitaillement ad hoc et un paiement selon certaines modalités.

Afin de permettre au Grand-Duché de Luxembourg de satisfaire aux obligations minimales liées au déploiement de infrastructures de ravitaillement prévues à l'article 6 du règlement (UE) 2023/1804, le point 2^o du paragraphe 2 prévoit que ces dernières doivent avoir une capacité de ravitaillement d'au moins 300 kilogrammes par jour tout en étant conçues pour pouvoir, à terme, délivrer une tonne

d'hydrogène par jour. De plus, les infrastructures de ravitaillement doivent obligatoirement être équipées de deux distributeurs, l'un de 350 bars et l'autre de plus de 700 bars.

Par ailleurs, conformément au point 4°, les infrastructures de ravitaillement doivent avoir un certain taux de disponibilité permettant de garantir leur accessibilité au public aux fins du ravitaillement en hydrogène. Ainsi, le taux d'indisponibilité doit être contenu à 5 pour cent au niveau de l'infrastructure de ravitaillement, ce pourcentage prenant en compte les réalités du marché de l'hydrogène naissant.

Enfin, tout comme pour les infrastructures de charge, le point 5° impose le partage des données statistiques et dynamiques des points de ravitaillement selon les modalités prévues à l'article 20, paragraphes 2 à 4, du règlement (UE) 2023/1804.

Le paragraphe 3 de l'article 5*bis* porte sur l'intensité maximale de l'aide par projet, qui diffère en fonction du degré d'accessibilité des infrastructures de ravitaillement. En cela, l'article 5*bis* suit la même logique que l'article 4 de la loi du 26 juillet 2022 puisque les infrastructures de ravitaillement ayant le niveau d'accessibilité au public le plus important bénéficient d'une intensité d'aide supérieure, sans toutefois que celle-ci ne puisse dépasser 50 pour cent des coûts admissibles. Concernant les infrastructures de ravitaillement, les coûts admissibles sont définis au nouvel article 2, point 6°, comme l'ensemble des coûts relatifs à la création ou à l'augmentation de la capacité de ravitaillement d'une infrastructure de ravitaillement. Il faut donc se reporter à la définition de l'infrastructure de ravitaillement, prévue au nouveau point 12*bis*° de l'article 2, pour savoir que sont visés l'infrastructure de ravitaillement en tant que telle, mais également l'ensemble des installations nécessaires à son bon fonctionnement et le raccordement au réseau d'hydrogène, si celui-ci venait à exister, ou à une unité de stockage local d'hydrogène⁴.

A l'image de l'article 4 de la loi, l'intensité d'aide peut être réhaussée à un maximum de 90 pour cent des coûts admissibles dans certains cas précis. Ceux-ci sont visés au paragraphe 4, alinéa 2, de l'article 5*bis*. Si l'alinéa 1^{er} de cet article précise que la sélection des projets bénéficiant d'une aide fait suite à l'organisation, par le ministre, d'une procédure de mise en concurrence qui – conformément à l'article 36*bis*, paragraphe 4, du règlement général d'exemption par catégorie – doit être ouverte, transparente et non-discriminatoire, l'alinéa 2 permet ainsi au ministre de limiter la procédure à certaines catégories d'infrastructures de ravitaillement. En conséquence, l'appel à projets concurrentiel peut être limité aux infrastructures de ravitaillement situées dans certaines zones géographiques ou accessibles au public ou privées pour assurer une meilleure couverture du territoire, ceci notamment dans le but de permettre au Grand-Duché de Luxembourg de remplir les obligations minimales de déploiement qui lui incombent en vertu de l'article 6, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) 2023/1804.

L'appel à projets peut encore être limité aux infrastructures de ravitaillement disposant d'une certaine capacité de ravitaillement, destinées à certaines catégories de véhicules ou mettant en vente exclusivement de l'hydrogène renouvelable avant la date butoir du 31 décembre 2035. En tout état de cause, le budget alloué à chaque procédure de mise en concurrence ne peut dépasser 7 millions d'euros, ce que l'alinéa 3 clarifie.

Le paragraphe 5 précise les informations et pièces que doivent, sous peine d'irrecevabilité, contenir les soumissions des entreprises participantes. Celles-ci sont alignées à l'article 4 de la loi sauf si les spécificités des projets portant sur le déploiement des infrastructures de ravitaillement justifient la transmission d'informations et pièces d'autre nature. L'entreprise participante doit ainsi fournir un plan de l'infrastructure de ravitaillement et le concept de développement qu'elle poursuit pour atteindre, à terme, la capacité de ravitaillement d'une tonne par jour. Elle doit également fournir un engagement portant sur le respect du nouveau point 5° du paragraphe 1^{er} de l'article 3, qui impose aux infrastructures de ravitaillement de fournir exclusivement de l'hydrogène renouvelable d'ici le 31 décembre 2035. L'alinéa 2 précise par ailleurs que toute entreprise peut participer à la procédure de mise en concurrence avec plusieurs projets.

⁴ A noter que la Commission européenne, dans une réponse officielle via leur plateforme e-State Aid Wiki du 13 novembre 2024, a clarifié que l'exigence de stocker uniquement de l'énergie renouvelable ne porte que sur l'électricité, et non sur l'hydrogène, tel que prévu par le présent projet de loi. L'exigence contraire présente dans la version française du règlement général d'exemption par catégorie résulte d'une erreur de traduction de la version anglaise. Cette dernière permet le financement des unités de stockage de l'hydrogène non-renouvelable en énonçant « *The eligible costs may also cover the investment costs of on-site production of renewable electricity or renewable hydrogen, and the investment costs of storage units for storing renewable electricity or hydrogen* » (voir paragraphe 3, alinéa 2, de l'article 36*bis*/36a).

Le paragraphe 6 porte quant à lui sur la sélection des projets soumis. Ceux-ci sont sélectionnés sur la base du prix et plus précisément du montant d'aide demandé par capacité de ravitaillement effectivement disponible au moment de la mise en service et nouvellement créée par le projet. A l'instar de l'article 4, la capacité de ravitaillement considérée pour la sélection des projets est proportionnelle au niveau d'accessibilité de l'infrastructure de ravitaillement. Dans la même logique, en cas d'égalité entre projets, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les points de ravitaillement offrant le plus grand degré d'accessibilité.

Le paragraphe 7 règle la question des projets regroupant des points de ravitaillement ayant différents degrés d'accessibilité. Lors de la détermination de l'intensité de l'aide et de la sélection des projets, un tel projet est alors traité comme un projet portant sur des points de ravitaillement offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.

Enfin, le paragraphe 8 du nouvel article *5bis* porte sur les demandes de paiement des entreprises dont les projets sont retenus. Sous peine d'irrecevabilité, celles-ci doivent être soumises dans les 12 mois suivant la mise en service des points de ravitaillement du projet et être accompagnées des factures relatives aux coûts admissibles et des preuves de paiement afférents. Lorsque la demande de paiement est effectuée par le crédit-bailleur, cette possibilité étant ouverte, elle doit également être accompagnée d'autres pièces de nature à démontrer que l'aide profite à l'entreprise bénéficiaire de l'aide, en l'occurrence au crédit-preneur.

Ad Article 8

Le nouvel article *5ter* clarifie que l'aide octroyée à une même entreprise en vertu des nouveaux articles 4 à *5bis* ne peut excéder 10 millions d'euros. Ce faisant, cet article a vocation à retranscrire le paragraphe 7 de l'article *36bis* du règlement général d'exemption par catégorie qui interdit d'accorder à une seule et même entreprise (groupe) une aide dépassant 40 pour cent du budget total du régime d'aides. Il est précisé que ce plafond d'aide s'applique sans préjudice des montants d'aide maximaux prévus aux articles 4 à *5bis*.

En outre, il s'applique sans préjudice des aides octroyées sur le fondement de la loi du 26 juillet 2022 avant le 30 juin 2025, voulant dire que celles-ci ne sont pas prises en compte lors du calcul du plafond.

Ad Article 9

Sur le modèle des projets de loi n° 8314 et 8386 précités, l'article 9 vise à introduire une disposition permettant de déclarer irrecevable la soumission ou la demande d'aide d'une entreprise sur base des articles 4 à *5bis* 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 du nouvel article *5quater*, devra prendre en compte l'ampleur et la complexité des informations demandées.

Ad Article 10

A l'instar des projets de loi n° 8314 et 8386 précités, dans l'optique d'une simplification administrative et d'une plus grande transparence, le nouvel article *5quinquies* a vocation à soumettre le traitement des soumissions et demandes d'aides des entreprises à des délais précis. En application du paragraphe 1^{er}, les décisions relatives aux aides octroyées sur le fondement des articles 4 et *5bis* doivent intervenir dans un délai de 3 mois à compter de la date limite de soumission du projet prévue dans le cahier des charges de la procédure de mise en concurrence en question. Le second paragraphe s'applique aux décisions prises sur la base de l'article 5 et donc après une simple demande d'aide de l'entreprise. Ces décisions doivent intervenir dans un délai d'un mois à compter de la date de complétude de la demande. L'entreprise doit être informée de cette dernière dans un délai de 3 mois suivant sa demande. Toutefois, les délais prévus au second paragraphe peuvent être prorogés de 6 mois en cas de besoin administratif, ce dont l'entreprise doit être informée dans les meilleurs délais avant l'écoulement du délai initial. Il est à noter qu'une charge de travail exceptionnelle peut se qualifier de besoin administratif au sens du présent article.

Ad Article 11

L'article 11 introduit un nouvel article *5sexies* dans la loi du 26 juillet 2022, lequel a pour objet d'imposer des sanctions aux entreprises ayant bénéficié d'une aide en vertu des articles 4 à *5bis* dont

les projets ne sont pas réalisés dans les délais prévus au nouvel article paragraphe 1^{er}, point 3^o, lettre b). Ledit article prescrit une mise en service de l'infrastructure ayant fait l'objet d'un co-financement étatique dans certains délais. Ces délais peuvent par ailleurs être rallongés de 18 mois par le ministre. Les délais qui y sont prévus font donc référence, le cas échéant, aux délais tels qu'ils ont été prolongés par le ministre.

En cas de non-respect de ce délai, équivalant à la non-réalisation du projet subventionné, les entreprises en cause ne sont plus éligibles à participer aux procédures de concurrence prévues aux articles 4 et 5*bis*, ni à demander une aide sur le fondement de l'article 5, pendant un délai de 24 mois à compter du constat du non-respect par le ministre.

Le ministre peut toutefois consentir à la non-réalisation du projet sous deux conditions. Premièrement, que celle-ci soit due à des circonstances échappant au contrôle de l'entreprise et qui n'étaient pas raisonnablement prévisibles au moment de l'octroi de l'aide et, deuxièmement, que lesdites circonstances soient portées à la connaissance du ministre sans délai et par écrit. Dans ce cas, l'entreprise échappe à la sanction prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 5*quinquies*.

Ad Article 12

L'article 12 a simplement pour but de refléter la compétence exclusive du ministre dans l'attribution des aides prévues.

Ad Article 13

L'article 13 a pour objet de modifier l'article 7 de la loi du 26 juillet 2022 portant sur la forme et le cumul de l'aide. D'une part, au paragraphe 2 de l'article 7, il a vocation à mettre à jour la référence au règlement de minimis. En effet, le règlement (UE) n° 1407/2013 a été remplacé par le règlement (UE) 2023/2831 de la Commission du 13 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis. 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. Un cumul est possible à condition que le montant total du financement public (c'est-à-dire des aides d'État et du financement de l'Union) octroyé pour les mêmes coûts éligibles n'excède pas le taux de financement le plus favorable prévu par les règles applicables du droit de l'Union.

Ad Article 14

L'article 14 modifie l'article 8 de la loi du 26 juillet 2022 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 10 ans suivant son octroi.

Ad Article 15

Le règlement général d'exemption par catégorie, sur lequel reposera le régime d'aides dès l'entrée en vigueur de la loi en projet, met en place une règle de transparence. Ainsi, conformément à son article 9, toutes les aides supérieures à 100.000 euros doivent être publiées sur le site de transparence de la Commission européenne, ce que le nouvel article 12 clarifie.

Ad Article 16

L'article 16 précise que le projet de loi entre en vigueur le jour suivant sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

TEXTE COORDONNE

LOI DU 26 JUILLET 2022

relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques pour véhicules à carburants alternatifs.

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

(1) Dans les limites budgétaires, les ministres ayant respectivement l'Économie et l'Énergie dans leurs ses attributions, ci-après « ministres », peuvent octroyer les aides en faveur d'infrastructures de charge pour véhicules à carburants alternatifs prévues 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 une station de recharge au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 52, du règlement (UE) 2023/1804 ;
- 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 ;
- 4-bis° « capacité de ravitaillement » : le débit d'hydrogène, exprimé en kilogramme par jour, qui peut être mise à disposition par une station de ravitaillement infrastructure de ravitaillement ;
- 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 opération de recharge une recharge intelligente au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 65, du règlement (UE) 2023/1084 ;
- 6° « coûts admissibles » :
 - a) en ce qui concerne les investissements dans des infrastructures de charge, les coûts relatifs liés à la création et 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 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~~ infrastructures ~~de charge~~ sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent : 1. 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 ; 2. 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 ; 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 :
- 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 ;
 - 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 ;
 - 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 ;
 - 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 ;
 - dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
 - le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
 - le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;
- 11-bis° « 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 modifiée (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 liquides et gazeux renouvelables destinés au secteur des transports, d'origine non biologique ;
- 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 le raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge, une unité de stockage locale de l'électricité, et les dispositifs permettant notamment la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;
- 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 notamment 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 ;
- 13° « infrastructure de charge accessible au public » : une infrastructure répondant aux critères de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 45, du règlement (UE) 2023/1804 de charge dont 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 les bornes de charge sont qui est utilisées 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 ;
- 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 ;
- 15bis° « installation de raccordement » : l'installation de raccordement au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 27, 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 ou deu ravitaillement de son véhicule électrique à carburant alternatif. En ce qui concerne les infrastructures accessibles au public, est visée la première utilisation commerciale ;
- 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 » : un point de recharge au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 48, du règlement (UE) 2023/1804 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 recharge connecté au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 17, du règlement (UE) 2023/1804 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 ;
- 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 ;
- 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 ;
- 24bis° « ravitaillement ad hoc » : le ravitaillement ad hoc au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 55, du règlement (UE) 2023/1804 ;
- 25° « recharge avec paiement à l'acte » : la recharge à l'acte au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 47, du règlement (UE) 2023/1804 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 ;
- 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 ;
- 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 ;
- 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 ;
- 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, paragraphe 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) no 78/2009, (CE) no 79/2009 et (CE) no 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) no 631/2009, (UE) no 406/2010, (UE) no 672/2010, (UE) no 1003/2010, (UE) no 1005/2010, (UE)

no 1008/2010, (UE) no 1009/2010, (UE) no 19/2011, (UE) no 109/2011, (UE) no 458/2011, (UE) no 65/2012, (UE) no 130/2012, (UE) no 347/2012, (UE) no 351/2012, (UE) no 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission;

28° « véhicule électrique » : un véhicule électrique au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 22,) du règlement (UE) 2023/1804 ;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 à 5bis 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. 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. Celui-ci L'effet incitatif est présumé lorsque l'entreprise a soumis son projet dans le cadre de l'appel à projets organisé par les ministres conformément à l'article 4 ou présenté sa demande d'aide selon les modalités prescrites par la présente loi écrite aux ministres conformément à l'article 5 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 ;
- 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 13bis, 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'État et des communes sont alimentées par le biais d'accords d'achat d'électricité renouvelable tels que définis à l'article 1^{er}, paragraphe 1decies, 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 ;
 - ba) sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de leura mise en service ;
 - cb) sont mises en service endéans un délai de :
 - i. douze 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 après 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 aux ministres ;
 - dc) 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.
- 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}, paragraphe 13bis, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.
- 5° s'il s'agit de 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, notamment via l'application de conditions d'accès préférentielles ou d'une différenciation tarifaire sans justification objective ;

8° si l'exploitation des infrastructures 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.

En cas d'augmentation de la capacité de charge d'une infrastructure de charge existante, les conditions énoncées aux points 4° à 5°~~3~~ visent la capacité de charge ou de ravitaillement supplémentaire.

(2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 à 5~~bis~~ et 5 peuvent être octroyées aux entreprises visées au paragraphe 1^{er}, point 1°, par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur :

1° Le crédit-preneur donne mandat au crédit-bailleur pour demander l'aide prévue à l'article 4, 5 ou 5~~bis~~ et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;

2° L'aide prévue à l'article 4, 5 ou 5~~bis~~ est entièrement transférée au crédit-preneur qui en est le seul bénéficiaire à travers une réduction du prix du crédit-bail. À cet effet, le contrat de crédit-bail indique clairement la base légale et le montant de l'aide octroyée au crédit-preneur ainsi que le montant des versements échelonnés dus par le crédit-preneur avec et sans l'aide ;

3° Le crédit-preneur acquiert 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 2 à 10.

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

1° sont conformes aux dispositions de l'article 5 du règlement (UE) 2023/1804 non discriminatoires en ce qui concerne les conditions d'accès et les prix facturés aux fournisseurs de services de mobilité. Le niveau des prix facturés aux utilisateurs finals et aux fournisseurs de services de mobilité ne peut être différencié que de manière proportionnée sur la base d'une justification objective ;

2° s'intègrent dans le système central commun visé à l'article 27, paragraphe 13, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité si elles sont situées sur le domaine public et privé de l'État et des communes ont un taux d'indisponibilité ne dépassant pas :

i. 5 pour cent au niveau du point de charge ; et

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

3° permettent la recharge avec paiement à l'acte. Pour les bornes de charge en courant continu, ce paiement à l'acte doit pouvoir se faire à l'aide d'un lecteur de cartes de paiement bancaires ;

4° affichent clairement le prix de la recharge avec paiement à l'acte ;

5° assurent que le taux d'indisponibilité au niveau du point de charge ne dépasse pas 5 pour cent et, pour les infrastructures de charge contenant quatre points de charge ou plus, que le taux d'indisponibilité au niveau de l'infrastructure de charge ne dépasse pas 1,5 pour cent ;

6° consistent de points de charge connectés ;

3~~7~~° 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. 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, l'intensité maximale de l'aide peut être augmentée à jusqu'à 9070 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 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 ;
- 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 lorsque celle-ci sont composées de points de charge fixes ;
- 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 lorsque celle-ci est composée de points de charge fixes ;

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.

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, celui-ci est traité comme un projet portant sur des infrastructures de charge offrant le degré d'accessibilité le moins élevé.

(9) Un maximum de 90 pour cent des projets soumis dans le cadre de l'appel à projets peuvent être retenus. Lorsque le nombre de projets soumis est inférieur à dix, au moins un projet ne peut être retenu.

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

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

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

(1) Une aide en faveur des petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées peut être accordée aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5.

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

1° 30 40 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;

2° 40 50 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 100 000 euros. Ce plafond est sans préjudice des aides octroyées sur base du présent article avant le 1^{er} juillet 2025. ÷

~~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 30 ~~décembre~~ septembre 2026⁴. La Sous peine d'irrecevabilité, 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 lorsque celles-ci sont composées de points de charge fixes ;
- 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.
- 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.

(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. 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 infrastructures 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 une 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 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 accessible 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'un ou de plusieurs 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) 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° ayant une certaine capacité de ravitaillement, sans préjudice du paragraphe 3, point 2° ;
- 5° fournissant exclusivement de l'hydrogène renouvelable.

Le budget maximal par appel à projets ne peut 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. 5quinquies. 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}, point 3°, 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 24 mois à compter du constat du non-respect par le ministre.

(2) Cette sanction ne s'applique pas lorsque la non-réalisation du projet a été approuvée par le ministre et 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. 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 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 avec d'autres aides d'État, y compris les aides *de minimis* prévues par le règlement (UE) n° 1407/2013 règlement (UE) 2023/2831 de la Commission du 18 13 décembre 2013 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

(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. 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 ~~seiemment~~ 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 entreprise ayant bénéficié d'une aide en vertu de la présente loi peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi à l'entreprise.~~

À cette fin, ~~les entreprises bénéficiaires d'une aide prévue par la présente loi sont~~ celle-ci est tenue d'autoriser la visite des infrastructures de charge ou de ravitaillement par les ~~délégués des ministres et de leur~~ fournir toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de ~~leur~~ sa mission de contrôle.

Art. 9. Transparence

Toute aide individuelle supérieure à 100 000 euros octroyée sur le fondement de la présente loi est publiée sur le site de transparence 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.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

FICHE FINANCIERE

Le versement des aides se fait dans la limite du crédit prévu par la loi budgétaire annuelle, à savoir l'article 36.051.042. Le budget total proposé pour l'implémentation du présent projet de loi est de 30 000 000 euros. Ce montant permettra de contribuer aux ambitieux objectifs fixés dans le domaine de la mobilité par le plan national intégré en matière d'énergie et de climat, et d'adresser l'importance d'une infrastructure adéquate pour remplir ces objectifs.

Outre la poursuite des aides pour les petites et moyennes entreprises dans le cadre de l'article 5 de la loi en projet, le budget est structuré de manière à satisfaire les obligations minimales en matière d'infrastructures de charge et d'infrastructures de ravitaillement en hydrogène découlant du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs, abrogeant la directive 2014/94/UE. En effet, les articles 3 et 4 dudit règlement européen fixent des objectifs pour le nombre et les caractéristiques des infrastructures de charge des véhicules légers et des véhicules utilitaires lourds au cours de la période 2025 jusqu'à 2030. L'article 6 du même règlement ajoute des objectifs minimaux pour les infrastructures de ravitaillement en hydrogène, applicables à tous les véhicules propulsés à l'hydrogène en 2030.

Il convient de noter que contrairement au budget lié à la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge, les aides qui résultent de la présente loi modificative ne s'inscrivent plus dans le cadre de la Facilité pour la reprise et la résilience (FRR), et que les dépenses seront par conséquent à couvrir entièrement par le budget national.

*

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :	Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme
Projet de loi ou amendement :	Projet de loi modifiant la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi n'aborde ni le domaine de l'éducation ni celui de l'inclusion sociale.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi a un effet positif sur la qualité de l'air, puisqu'il encourage le développement d'infrastructures pour la recharge des véhicules électriques et le ravitaillement des véhicules à pile à combustible à hydrogène. En remplaçant les véhicules à moteur à combustion, ces nouveaux moyens de transport ne produisent pas les émissions nocives pour la santé associées aux moteurs à combustion.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi n'aborde pas la thématique des produits destinés à la consommation.

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi, en proposant des régimes d'aides pour les entreprises qui déploient des infrastructures pour les carburants alternatifs, telles que des bornes de recharge, favorisera un investissement accru dans ce secteur innovant et prometteur. Il permettra également à certaines entreprises de diversifier leur offre.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Bien que certaines infrastructures pour carburants alternatifs aient un impact sur la consommation du sol, une grande partie sera installée sur des emplacements de stationnement déjà existants. Il est donc estimé que le projet de loi n'entraînera en général pas d'artificialisation supplémentaire des sols.

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

L'objectif principal du projet de loi est de garantir la création des infrastructures nécessaires à la décarbonisation des transports, afin d'assurer une mobilité plus durable et en particulier l'électrification du transport au Grand-Duché et au-delà.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le régime d'aide en question exige que les bornes de recharge subventionnées soient alimentées à 100 % par de l'électricité renouvelable et que les stations de ravitaillement distribuent uniquement de l'hydrogène renouvelable au plus tard au 31 décembre 2035. Ainsi, le projet de loi contribuera à préserver les ressources naturelles en réduisant l'utilisation des carburants fossiles dans le secteur des transports.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le secteur des transports est l'un des plus grands émetteurs de gaz à effet de serre. Ainsi, le projet de loi, dont l'objectif principal est de garantir la création des infrastructures nécessaires à la décarbonisation des transports, contribuera directement à la réduction de ces émissions et à la protection du climat. Comme précisé au point 7, les infrastructures pour carburants alternatifs subventionnées fourniront de l'énergie durable.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi n'aborde ni l'éradication de la pauvreté ou du développement durable.

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

Le projet de loi n'aborde pas les finances durables.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1	non app	Contribue à la réduction du taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	Taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	% de la population
1	non app	Contribue à la réduction du nombre de personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	Personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	milliers
1	non app	Contribue à la réduction de la différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	Différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	pp
1	non app	Contribue à l'augmentation du taux de certification nationale	Taux de certification nationale	%
1	non app	Contribue à l'apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	Apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	%

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1	non app	Contribue à l'augmentation de la représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	Représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	%
1	non app	Contribue à l'augmentation de la proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	Proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	%
1	non app	Contribue à l'amélioration de la répartition des charges de travail domestique dans le sens d'une égalité des genres	Temps consacré au travail domestique non payé et activités bénévoles	hh:mm
1	non app	Contribue à suivre l'impact du coût du logement afin de circonscrire le risque d'exclusion sociale	Indice des prix réels du logement	Indice 2015=100
2	non app	Contribue à la réduction du taux de personnes en surpoids ou obèses	Taux de personnes en surpoids ou obèses	% de la population
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nb de personnes
2	non app	Contribue à la réduction de l'incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Nb de cas pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nb de suicides pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction du nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nb de décès
2	non app	Contribue à la réduction du taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2	non app	Contribue à la réduction de la proportion de fumeurs	Proportion de fumeurs	% de la population
2	non app	Contribue à la réduction du taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Nb de naissance pour 1 000 adolescentes
2	non app	Contribue à la réduction du nombre d'accidents du travail	Nombre d'accidents du travail (non mortel + mortel)	Nb d'accidents
3	non app	Contribue à l'augmentation de la part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	Part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	% de la surface agricole utile (SAU)
3	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité de l'agriculture par heure travaillée	Productivité de l'agriculture par heure travaillée	Indice 2010=100
3	non app	Contribue à la réduction d'exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Microgrammes par m ³

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
3	non app	Contribue à la réduction de production de déchets par habitant	Production de déchets par habitant	kg/hab
3	non app	Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets municipaux	Taux de recyclage des déchets municipaux	%
3	non app	Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	Taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	%
3	non app	Contribue à la réduction de la production de déchets dangereux	Production de déchets dangereux	tonnes
3	non app	Contribue à l'augmentation de la production de biens et services environnementaux	Production de biens et services environnementaux	millions EUR
3	non app	Contribue à l'augmentation de l'intensité de la consommation intérieure de matière	Intensité de la consommation intérieure de matière	tonnes / millions EUR
4	non app	Contribue à la réduction des jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	Jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	% de jeunes
4	non app	Contribue à l'augmentation du pourcentage des intentions entrepreneuriales	Pourcentage des intentions entrepreneuriales	%
4	non app	Contribue à la réduction des écarts de salaires hommes-femmes	Ecart de salaires hommes-femmes	%
4	non app	Contribue à l'augmentation du taux d'emploi	Taux d'emploi	% de la population
4	non app	Contribue à la création d'emplois stables	Proportion de salariés ayant des contrats temporaires	% de l'emploi total
4	non app	Contribue à la réduction de l'emploi à temps partiel involontaire	Emploi à temps partiel involontaire	% de l'emploi total
4	non app	Contribue à la réduction des salariés ayant de longues heures involontaires	Salariés ayant de longues heures involontaires	% de l'emploi total
4	non app	Contribue à la réduction du taux de chômage	Taux de chômage	% de la population active
4	non app	Contribue à la réduction du taux de chômage longue durée	Taux de chômage longue durée	% de la population active
4	non app	Contribue à l'augmentation du taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	Taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	%
4	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité globale des facteurs	Productivité globale des facteurs	Indice 2010=100

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
4	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	Productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	%
4	non app	Contribue à l'augmentation de la productivité des ressources	Productivité des ressources	Indice 2000=100
4	non app	Contribue à l'augmentation de la valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière	Valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière, en proportion de la valeur ajoutée totale des branches	% de la VA totale
4	non app	Contribue à l'augmentation de l'emploi dans l'industrie manufacturière	Emploi dans l'industrie manufacturière, en proportion de l'emploi total	% de l'emploi
4	non app	Contribue à la réduction des émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière	Émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière par unité de valeur ajoutée	% de la VA totale
4	non app	Contribue à l'augmentation des dépenses intérieures brutes de "Research & Development"	Niveau des dépenses intérieures brute de "Research & Development"	% du PIB
4	non app	Contribue à l'augmentation du nombre de chercheurs	Nombre de chercheurs pour 1 000 actifs	nb pour 1 000 actifs
5	non app	Contribue à la réduction du nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	Nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	%
5	non app	Contribue à la réduction du pourcentage du territoire transformé en zones artificialisées	Zones artificialisées	% du territoire
5	non app	Contribue à l'augmentation des dépenses totales de protection environnementale	Dépenses totales de protection environnementale	millions EUR
6	non app	Contribue à l'augmentation de l'utilisation des transports publics	Utilisation des transports publics	% des voyageurs
7	non app	Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg d'azote par ha surface agricole utile surface agricole utile SAU)?	Bilan des substances nutritives d'azote	kg d'azote par ha surface agricole utile (SAU)
7	non app	Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg de phosphore par ha surface agricole utile SAU)	Bilan des substances nutritives phosphorées	kg de phosphore par ha surface agricole utile (SAU)
7	non app	Contribue à une consommation durable d'une eau de robinet de qualité potable	Part des dépenses en eau dans le total des dépenses des ménages	%

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
7	non app	Contribue à l'augmentation du pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	Pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	%
7	non app	Contribue à l'augmentation de l'efficacité de l'usage de l'eau	Efficacité de l'usage de l'eau	m ³ /millions EUR
7	non app	Contribuer à une protection des masses d'eau de surfaces et les masses d'eau souterraine par des prélèvements durables et une utilisation plus efficiente de l'eau	Indice de stress hydriques	%
7	non app	Contribue à la préservation et/ou l'augmentation de la part de zones agricoles et forestières	Part des zones agricoles et forestières	% du territoire
7	non app	Contribue à l'augmentation de la part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	Part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	% du territoire
7	non app	Contribue à la protection des oiseaux inscrits sur la liste rouge des espèces menacées	Nombre d'espèces sur la liste rouge des oiseaux	Nb d'espèces
7	non app	Contribue à la lutte contre les espèces exotiques invasives inscrites sur la liste noire	Nombre de taxons sur la liste noire des plantes vasculaires	Nb de taxons
7	non app	Contribue à la favorabilité de l'état de conservation des habitats	État de conservation des habitats	% favorables
8	3	Contribue à la réduction de l'intensité énergétique	Intensité énergétique	Térajoules/millions EUR
8	3	Contribue à la réduction de la consommation finale d'énergie	Consommation finale d'énergie	GWh
8	5	Contribue à l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	Part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	%
8	3	Contribue à la réduction de la part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	Part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	%
8	5	Contribue à la réduction du total des émissions de gaz à effet de serre	Total des émissions de gaz à effet de serre	millions tonnes CO ₂
8	non app	Contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQE)	Émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQE)	millions tonnes CO ₂
8	5	Contribue à la réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre	Intensité des émissions de gaz à effet de serre	kg CO ₂ / EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Éducation	Aide au développement - Éducation	millions EUR

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Agriculture	Aide au développement - Agriculture	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Santé de base	Aide au développement - Santé de base	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de la part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	Part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	%
9	non app	Contribue à l'augmentation du montant des bourses d'étude	Montant des bourses d'étude	millions EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Eau et assainissement	Aide au développement - Eau et assainissement	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Énergie	Aide au développement - Énergie	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Lois et règlements commerciaux	Aide au développement - Lois et règlements commerciaux	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation du montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	Montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	% du PIB
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (absolu)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (en proportion du montant total d'aide au développement)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés, en proportion du montant total d'aide au développement	%
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	Aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses reliées au climat	Contribution à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses reliées au climat	millions EUR
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement avec marqueur biodiversité	Aide au développement avec marqueur biodiversité	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	Aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	% du RNB
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Coopération technique	Aide au développement - Coopération technique	millions EUR (prix constant 2016)
9	non app	Contribue à la réduction de la dette publique en proportion du produit intérieur brut	Dette publique en proportion du produit intérieur brut	% du PIB
9	non app	Contribue à l'augmentation du montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	Montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	millions EUR (prix constant 2016)

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9	non app	Contribue à l'augmentation de l'aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	Aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	millions EUR (prix constant 2016)
10	non app	Contribue à l'action climatique dans les pays en développement et à la protection du climat au niveau global	Contributions déterminées au niveau national (CDN) à la réduction des émissions de gaz à effet de serre	millions EUR
10	non app	Contribue à l'augmentation de l'alimentation du fonds climat énergie	Fonds climat et énergie	millions EUR
10	non app	Contribue à l'augmentation de la part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	Part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	% du revenu fiscal

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

Intitulé du projet : 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

Ministère initiateur : Ministère de l'Économie

Auteur : Lea Werner et Ruxandra Gänsler

Tél. : 247-84325 / 247-74787

Courriel : lea.werner@eco.etat.lu/ ruxandra.gaenser@eco.etat.lu

Objectif(s) du projet : Apporter un soutien financier aux entreprises qui investissent dans des infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : Ministère des Finances, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Date : Novembre 2024

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ¹
Si oui, laquelle/lesquelles: tables rondes avec les exploitants de bornes de charge actifs au Grand-Duché de Luxembourg, la Klima Agence, et les gestionnaires de réseaux.
Remarques/Observations:
2. Destinataires du projet:

- Entreprises/Professions libérales:	Oui: <input checked="" type="checkbox"/> Non: <input type="checkbox"/>
- Citoyens:	Oui: <input type="checkbox"/> Non: <input checked="" type="checkbox"/>
- Administrations:	Oui: <input type="checkbox"/> Non: <input checked="" type="checkbox"/>
3. Le principe « Think small first » est-il respecté?
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:
Oui: Non: N.a.:²
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire?
Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière?
Oui: Non:
Oui: Non:

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

² N.a.: non applicable

Remarques/Observations:

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: Non:
Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: Non:
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui: Non: N.a.:
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: Non: N.a.:
- des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: Non: N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: Non: N.a.:
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:
Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
b. amélioration de qualité réglementaire? Oui: Non:
Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:

³ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

⁴ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:

Le back-office dédié du ministère de l'Économie et les démarches sur MyGuichet doivent être adaptés afin de répondre aux nouveaux besoins de la loi en projet.

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:

Si oui, lequel?

Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez pourquoi:

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui: Non: N.a.:

Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20250521_Avis

N° 8474¹

CHAMBRE DES DEPUTES

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(31.3.2025)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de prolonger et d'ajuster le régime d'aides actuel en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques. Sont notamment prévues des évolutions « *du cadre légal entourant les infrastructures à carburants alternatifs et des possibilités de co-financement de celles-ci par des aides étatiques* ».

En bref

- La Chambre de Commerce salue l'extension de deux ans des aides à l'installation de bornes de charge électriques par les entreprises et demande de préciser le caractère rétroactif de l'aide, étant donné que cette aide a pris fin en décembre 2024.
- Elle salue l'introduction d'aides destinées aux bornes de ravitaillement en hydrogène, mais recommande d'atténuer la sanction en cas de non-respect de l'obligation de fournir 100% d'hydrogène renouvelable, l'accès à de l'hydrogène 100% renouvelable d'ici 2035 échappant au contrôle du bénéficiaire de l'aide.
- Elle accueille favorablement la proposition d'instaurer un plafond d'aide unique et salue la possibilité de subventionner des infrastructures de charge mobiles, non éligibles jusqu'à présent.
- La Chambre de Commerce recommande enfin de modifier la définition de « coûts admissibles » en reprenant celle du GBER.
- La Chambre de Commerce n'est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

*

CONTEXTE ET CONSIDERATIONS GENERALES

Tel que prévu dans la loi du 15 décembre 2020 relative au climat¹, le Luxembourg vise la neutralité carbone d'ici 2050, conformément à ses engagements internationaux et européens. Le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC), mis à jour en juillet 2024, fixe les objectifs intermédiaires du Grand-Duché d'ici 2030, à savoir la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 55% par rapport à 2005, l'augmentation de l'efficacité énergétique de 42%, et l'atteinte d'une part de 37% d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie finale.

En 2023, le secteur des transports représentait 59,3% du total des émissions de GES (hors émissions des installations industrielles couvertes par l'ETS), soit un total de 4.096 milliers de tonnes équivalent CO₂.² Le potentiel de décarbonation du secteur reste donc important et les mesures décidées au niveau

¹ Lien vers la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat sur le [Legilux.lu](https://legilux.lu) (version consolidée)

² Selon le Bilan provisoire des émissions de gaz à effet de serre 2023 publié sur emwelt.lu

national pour y parvenir devront permettre au Luxembourg de contribuer à l'atteinte de ses objectifs climatiques. Le Gouvernement vise la décarbonation du secteur en grande partie via l'électrification de la mobilité. En 2023, le secteur a émis 13,9% de moins de GES que prévu dans sa trajectoire de décarbonation fixée par le règlement grand-ducal du 22 juin 2022³.

Comme rappelé par l'exposé des motifs du Projet, 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 du 26 juillet 2022 »), actuellement en vigueur (que le Projet propose de modifier) « *a mis en place un régime d'aides destiné à encourager les entreprises à investir dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques [...] [qui a] joué un rôle déterminant dans le déploiement de bornes de charge accessibles au public et de bornes de charge au sein d'entreprises sur l'ensemble du territoire luxembourgeois, contribuant ainsi à la densification des infrastructures de charge déjà existantes.* »

Ce régime d'aides en vigueur, dont la décision d'approbation par la Commission européenne expire fin 2025, doit être prolongé, étant donné que l'**infrastructure de charge** doit encore être étendue en vue d'atteindre les objectifs nationaux en matière d'électromobilité. C'est ce que propose de faire le Projet.

Il est parallèlement proposé de profiter de cette modification de la loi du 26 juillet 2022 pour étendre le régime d'aides au soutien en faveur des **infrastructures de ravitaillement en hydrogène**.⁴ Ces nouvelles aides seront attribuées après 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* ».

1. Critères d'éligibilité généraux au régime d'aides⁵

Selon le point 3° de l'article 4, les aides introduites par le Projet doivent avoir un **effet incitatif**. Elles doivent donc inciter les entreprises à réaliser un investissement qu'elles ne feraient pas sans cette aide, en raison du manque de rentabilité de certains investissements, notamment. Cela signifie que le début des travaux doit avoir lieu après la soumission de la demande d'aide par l'entreprise. Toutefois, malgré cette condition, l'aide ne sera pas accordée s'il apparaît que le projet est rentable sans aide, ou si l'entreprise se voit dans l'obligation d'effectuer certains investissements pour se mettre en conformité avec les réglementations nationales.

Concernant les délais de mise en service et la durée d'exploitation minimale des infrastructures (article 4)

Pour les infrastructures de charge, le Projet propose d'allonger le **délai de mise en service** de 6 mois (passant ainsi de 12 à 18 mois). Le commentaire de l'article 4 précise que les « *retours d'expérience [...] ont révélé que les projets sont souvent retardés par des délais d'approvisionnement en matériel ou des délais liés au renforcement du raccordement* ».

Pour les infrastructures de ravitaillement en hydrogène, le Projet propose de fixer le délai de mise en service à 30 mois.

Le Projet introduit la possibilité de prolonger ces délais de 18 mois si la mise en œuvre du projet d'infrastructure est retardée pour des raisons non imputables à l'entreprise porteuse de projet. La Chambre de Commerce accueille favorablement l'introduction d'une telle possibilité de prolongation.

³ Règlement grand-ducal du 22 juin 2022 déterminant les allocations d'émissions de gaz à effet de serre annuelles pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2030 des secteurs visés à l'article 5 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

⁴ L'inclusion de cette nouvelle aide d'Etat est possible sans en notifier préalablement la Commission européenne, étant donné la modification du règlement général d'exemption par catégorie (ci-après, le « GBER ») en 2023. Ce dernier déclare désormais certaines catégories d'aides d'Etat compatibles avec le traité sur le fonctionnement de l'UE. Cela implique que pour ces catégories d'aides, les Etats membres n'ont plus besoin de notifier préalablement la Commission européenne, ainsi que de demander son approbation pour leur mise en œuvre. Cela concerne notamment les « *aide[s] dans le domaine de la protection de l'environnement et de l'énergie, notamment pour soutenir le déploiement des énergies renouvelables, les projets de décarbonation, la mobilité verte et la biodiversité, ainsi que pour faciliter les investissements dans l'hydrogène renouvelable et accroître l'efficacité énergétique* ».

⁵ Article 3 de la loi du 26 juillet 2022

Il est également proposé de maintenir la **durée d'exploitation minimale** des infrastructures de charge à 5 ans, et de fixer la même durée pour les futures infrastructures de ravitaillement. La Chambre de Commerce se demande selon quels critères la durée de 5 ans a été fixée, et s'il ne serait pas pertinent de la réduire.

En outre, l'opérateur des infrastructures devra traiter tous les fournisseurs de services de mobilité de manière équitable en ce qui concerne l'accès à ses infrastructures et les paiements contractuels. Il ne peut pas appliquer des conditions d'accès privilégiées ni des tarifs différenciés sans une justification objective. Cette condition vise à garantir une concurrence loyale entre les acteurs du marché.

Concernant les conditions d'origine renouvelable de l'énergie provenant des infrastructures (article 4)

Pour les infrastructures de charge, le Projet propose de maintenir l'obligation d'une alimentation à 100% par de l'électricité renouvelable. La condition actuellement en vigueur voulant que toutes celles situées sur le domaine public et privé de l'État et des communes doivent être alimentées par le biais d'accords d'achats d'électricité renouvelable, est supprimée, étant donné qu'il s'avère que cette condition est trop restrictive en pratique, comme le précise le commentaire de l'article 4. La Chambre de Commerce salue cette modification.

Pour les infrastructures de ravitaillement en hydrogène, le Projet introduit une obligation de fourniture de 100% d'hydrogène renouvelable à partir du 31 décembre 2035, sous peine de demande de restitution de l'aide⁶. Cette condition transpose l'article 36bis, point 2 du GBER⁷ qui précise qu'« [e]n ce qui concerne les infrastructures de ravitaillement bénéficiant d'aides qui fournissent de l'hydrogène, l'État membre obtient du bénéficiaire l'engagement qu'au 31 décembre 2035 au plus tard, les infrastructures de ravitaillement fourniront uniquement de l'hydrogène renouvelable. »

La Chambre de Commerce a bien conscience de la marge d'action limitée du législateur luxembourgeois quant à cette disposition. Toutefois, elle souhaite souligner que le fait de pouvoir ou non fournir, d'ici 2035, exclusivement de l'hydrogène renouvelable, dépend d'un grand nombre de facteurs qui échappent très largement aux entreprises bénéficiaires des aides, qui ne sont, en tant qu'opératrices d'infrastructures de ravitaillement, qu'un maillon dans la chaîne d'approvisionnement en hydrogène renouvelable, et qui, à elles seules, ne peuvent garantir ni le développement de la production d'hydrogène renouvelable dans des volumes suffisants et à des conditions de marché acceptables pour les utilisateurs de bornes de ravitaillement, ni le développement de l'infrastructure de transport d'hydrogène et/ou de solutions logistiques adéquates pour acheminer l'hydrogène renouvelable jusqu'aux points de ravitaillement.

Pour autant, selon l'article 8, paragraphe 1 de la loi du 26 juillet 2022, seule l'entreprise bénéficiaire est sanctionnée en cas de non-conformité avec cette condition : « *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 [...].* »

Étant donné que l'obligation précitée ne peut pas être modifiée par le législateur, car émanant d'une transposition du GBER, la Chambre de Commerce recommande vivement d'atténuer la sanction en cas de non-respect de ce critère pour des raisons qui échappent au contrôle du bénéficiaire de l'aide. Dans ce cas, le remboursement de l'aide ne devrait pas être exigé.

De manière générale, il est important d'alerter sur le caractère désincitatif de ce critère et d'envisager, tant au niveau européen que national, une proportionnalité de l'aide en fonction du ratio d'hydrogène renouvelable fourni, sans exiger une fourniture exclusive d'hydrogène renouvelable, et sans pénaliser des opérateurs pour des développements qu'ils ne peuvent, à eux seuls, maîtriser.

6 Selon l'article 8 de la loi modifiée par le Projet, « (2) Toute aide entreprise ayant bénéficié d'une aide en vertu de la présente loi peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi » et « (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 [...] La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables [...] ».

7 GBER, page 52

Concernant les types de systèmes de charge éligibles (article 4)

Tel que prévu par l'article 36bis du GBER, les infrastructures de charges peuvent être subventionnées sous condition que toutes les bornes de charge d'une capacité d'au plus 22 kW reposent sur un système de charge intelligent.

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

Concernant les conditions de cofinancement prévues à l'article 36bis du GBER (article 5)

Le Projet ajuste les règles de cofinancement afin de se conformer aux conditions de l'article 36bis du GBER. Jusqu'à présent, une entreprise ne pouvait pas obtenir plus de 40% du budget total alloué à une procédure de mise en concurrence. Désormais, cette limitation ne s'applique plus au niveau individuel, mais repose sur une restriction globale de l'ensemble du régime d'aides. En d'autres termes, **au lieu d'imposer un plafond individuel à chaque entreprise, le Projet prévoit d'encadrer le budget global du régime d'aides.** La Chambre de Commerce accueille favorablement cette modification, car cette approche permettra d'apporter plus de flexibilité dans l'attribution des aides et d'éviter qu'un plafond trop strict par entreprise/projet n'empêche le financement de certains projets stratégiques.

De plus, le Projet prévoit d'**augmenter l'intensité maximale de l'aide** pour certains projets d'infrastructures de charge attribués suite à une mise en concurrence. Ce plafond passe dès lors **de 70% à 90% des coûts admissibles**, comme autorisé par le GBER. En effet, le ministre compétent a la possibilité d'ajuster l'intensité d'aide en fonction des différents cas de figure mentionnés à l'article 4, paragraphe 5, alinéa 2, de la loi du 26 juillet 2022, notamment **lorsqu'un appel à projets vise des catégories spécifiques d'infrastructures.** La Chambre de Commerce accueille favorablement cette possibilité de rehaussement de l'intensité d'aide.

Pour rappel, l'**intensité de l'aide** de manière générale (restant inchangée) est de :

- 50% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public en permanence,
- 40% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public au moins 10h/24, 5j/7,
- 30% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Concernant la subvention des infrastructures de charge mobiles (articles 3 et 5)

Le Projet introduit la possibilité de subventionner des infrastructures de charge mobiles, non éligibles jusqu'à présent. Cette modification repose sur une adaptation de la définition de « point de charge » à l'article 3, qui inclut désormais les installations temporaires, comme par exemple celles utilisées pour des chantiers de construction. Comme le précise l'exposé des motifs, les entreprises souhaitant bénéficier d'une aide pour ces infrastructures devront fournir un plan de déploiement couvrant les 12 mois suivant la mise en service des points de charge mobiles.

La Chambre de Commerce salue l'introduction d'une telle disposition, permettant à un plus grand nombre d'entreprises de bénéficier du régime d'aides, et de l'adapter aux besoins des différents secteurs.

3. Aide en faveur d'infrastructures de charge privées réservées aux activités économiques des PME⁸

L'**article 6 du Projet** vise à simplifier et rendre plus avantageux le régime d'aides pour les PME souhaitant installer des infrastructures de charge privées, tout en garantissant un cadre cohérent avec les évolutions réglementaires européennes.

⁸ Article 5 de la loi du 26 juillet 2022

***Concernant la prolongation de la date limite
de demande d'aide (article 6)***

La date limite de demande d'aide en faveur d'infrastructures pour les PME est **prolongée jusqu'au 30 septembre 2026**, après avoir pris fin au 31 décembre 2024. La Chambre de Commerce accueille favorablement cette extension, mais recommande d'apporter des précisions, au paragraphe 4 de l'article 6 du Projet, quant à l'effet rétroactif (ou à la continuité) ou non de l'aide entre le 1^{er} janvier 2025 et la date de l'entrée en vigueur du Projet.

***Concernant les modifications apportées aux coûts
admissibles de l'aide (article 6)***

La loi du 26 juillet 2022 fait actuellement la distinction entre les coûts admissibles pour les infrastructures de charge, et ceux pour le raccordement au réseau électrique. Comme précisé par le commentaire de l'article 6, cette distinction, initialement introduite pour mieux prendre en compte les coûts élevés du raccordement, s'est avérée défavorable aux entreprises. La Chambre de Commerce aurait apprécié plus détails quant aux raisons pour lesquelles cette distinction s'est avérée désavantageuse.

Le Projet propose dès lors de supprimer cette distinction. Désormais, la même intensité d'aide s'applique à tous les types de coûts admissibles, conformément à l'article 36bis, paragraphe 6, du GBER.

***Concernant l'intensité de l'aide et le plafonnement
uniforme des aides (article 6)***

La majoration de l'aide de 10% pour les infrastructures utilisant des systèmes de charge intelligents, telle qu'en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024, est supprimée par le Projet, étant donné que l'article 4 du Projet prévoit désormais que toute borne d'au plus 22 kW ne pourra être subventionnée que si elle repose sur un système de charge intelligent. En contrepartie, **les intensités (montants) de l'aide sont revues à la hausse** par le Projet, comme suit, ce que la Chambre accueille favorablement :

- 40% (au lieu de 30%) des coûts admissibles pour les moyennes entreprises,
- 50% (au lieu de 40%) des coûts admissibles pour les petites entreprises.

En outre, le Projet propose d'instaurer un **plafond d'aide unique de 100.000 euros**. Ce plafond ne prend pas en compte les aides attribuées avant le 1^{er} juillet 2025, permettant ainsi aux entreprises ayant déjà bénéficié d'aides de solliciter de nouveaux financements après cette date, ce que la Chambre de Commerce salue.

**4. Nouvelle aide en faveur d'infrastructures de ravitaillement
en hydrogène (privées ou accessibles au public) attribuée à la
suite d'une mise en concurrence⁹**

Modalités et conditions de l'aide

L'article 7 du Projet propose d'introduire un nouvel article 5bis dans la loi du 26 juillet 2022, instaurant une aide en faveur d'infrastructures de ravitaillement attribuée à la suite d'une mise en concurrence.

Concernant les infrastructures de ravitaillement accessibles au public, ces dernières doivent respecter un certain nombre de conditions, à savoir :

- être conformes aux normes européennes en vigueur (article 7 du règlement (UE) 2023/1804),
- avoir une capacité minimale de ravitaillement de 300 kg d'hydrogène par jour (tout en étant conçues pour pouvoir, à terme, délivrer 1 tonne d'hydrogène par jour),
- être équipées de deux distributeurs de 350 et de plus de 700 bars chacun,
- garantir un taux de disponibilité d'au moins 95%, et
- partager leurs données d'accessibilité avec les autorités via un système national, selon les modalités prévues à l'article 20, paragraphes 2 à 4, du règlement (UE) 2023/1804.

⁹ Nouvel article 5bis proposé pour la loi du 26 juillet 2022

Concernant le montant (intensité maximale) de l'aide, celle-ci **couvre une partie des coûts admissibles**, selon le type d'infrastructures, à savoir :

- 50% pour les infrastructures accessibles au public 24h/24, 7j/7,
- 40% pour les infrastructures accessibles au public au moins 10h/jour, 5j/7,
- 30% pour les infrastructures privées,
- jusqu'à 90% dans les cas visés aux paragraphes 4, alinéa 2 du nouvel article 5bis.

Le **budget maximal** pour chaque appel à projets est fixé à **7 millions d'euros**.

Concernant la **sélection des projets**, il est proposé que celle-ci se fasse de manière ouverte, transparente et non-discriminatoire. Les appels à projets pourront toutefois être limités :

- à une certaine localisation, étant donné que les projets pourront être limités à certaines zones géographiques,
- à certaines catégories de véhicules,
- à une certaine capacité de ravitaillement,
- à la disponibilité, en donnant une priorité aux infrastructures offrant le taux d'accessibilité le plus élevé,
- à la source de l'énergie utilisée, les infrastructures alimentés d'hydrogène 100% renouvelable étant privilégiées.

De manière générale, les projets les plus économiquement rentables par rapport à leur capacité de ravitaillement seront priorités, et une seule entreprise pourra être sélectionnée par parcelle cadastrale.

Les **dossiers de candidature** aux appels d'offres, pour lesquels les entreprises pourront soumettre plusieurs projets à chaque fois, **devront notamment comprendre** :

- l'identité et la taille de l'entreprise,
- les comptes annuels et un plan de financement,
- un plan technique de l'infrastructure (capacité, accessibilité, équipements),
- un engagement à fournir de l'hydrogène 100% renouvelable d'ici 2035,
- la géolocalisation et l'accord avec le propriétaire du terrain (contrat de bail), le cas échéant,
- une liste des coûts admissibles et le montant de l'aide demandé.

Enfin, concernant le **paiement de l'aide**, l'aide devra être demandée dans les 12 mois suivant la mise en service, tout en fournissant l'ensemble des factures liées aux coûts admissibles et des preuves de paiement.

De manière générale, la Chambre de Commerce accueille favorablement l'introduction d'aides destinées aux bornes de ravitaillement en hydrogène, conformément à l'article 36bis du règlement (UE) modifié 615/2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du GBER et aux exigences du règlement 2023/1804 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (dit « AFIR » ou « *Alternative Fuel Infrastructure Regulation* »).

Elle souhaite néanmoins formuler un certain nombre de remarques quant à cette nouvelle aide concernant les bornes de ravitaillement en hydrogène, présentées dans la suite.

Concernant la définition des « coûts admissibles » (article 2, point 6)

S'agissant de la définition des coûts admissibles fixée à l'article 2, point 6 du Projet, cette dernière précise qu'ils comprennent « 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 », mais qu'ils excluent « les coûts d'investissement relatifs aux bâtiments, terrains, véhicules ou matériels roulants ainsi que les coûts d'exploitation ».

Aux yeux de la Chambre de Commerce, cette définition est peu précise, ne reprenant que partiellement les dispositions du GBER. Le manque de précision pourrait poser question quant à l'admissibilité de coûts liés à certains équipements techniques connexes essentiels au fonctionnement de l'infrastructure de ravitaillement (comme les stations de réception d'hydrogène par camion et aménagements

routiers y afférent, les refroidisseurs, les compresseurs, ...), ou encore d'unités de stockage local. Or, la Chambre de Commerce rappelle que le texte du GBER, plus précis, exprime clairement que ces éléments ont bien vocation à être éligibles à l'aide.

Afin d'éviter toute ambiguïté et d'exprimer clairement que les coûts liés aux équipements techniques connexes, aux aménagements terrestres ou routiers et aux unités de stockage local sont bien admissibles à l'aide à l'investissement pour les stations de ravitaillement en hydrogène, la Chambre de Commerce recommande de reprendre la rédaction du GBER (en son article 36bis, point 3.) de manière exhaustive, en précisant à l'article 2 point 6° du Projet, dans exactement les mêmes termes que le GBER, que :

« Les coûts admissibles sont les coûts de la construction, de l'installation, de la mise à niveau ou de l'extension des infrastructures de recharge ou de ravitaillement. Ces coûts peuvent inclure les coûts des infrastructures de recharge ou de ravitaillement proprement dites et des équipements techniques connexes, de l'installation ou des mises à niveau des composants électriques ou autres, y compris les câbles électriques et les transformateurs électriques qui sont nécessaires pour connecter l'infrastructure de recharge ou de ravitaillement au réseau ou à une unité locale de production ou de stockage d'électricité ou d'hydrogène, ainsi que les travaux de génie civil, les aménagements terrestres ou routiers, les coûts d'installation et les coûts pour l'obtention des autorisations connexes. Les coûts admissibles peuvent également inclure les coûts d'investissement de la production sur site d'électricité renouvelable ou d'hydrogène renouvelable et les coûts d'investissement des unités de stockage de l'électricité renouvelable ou de l'hydrogène renouvelable. La capacité de production nominale de l'installation de production sur site d'électricité renouvelable ou d'hydrogène renouvelable ne dépasse pas la puissance nominale maximale ou la capacité de ravitaillement maximale de l'infrastructure de recharge ou de ravitaillement à laquelle elle est connectée. »

Enfin, la Chambre de Commerce renvoie à ses commentaires et revendications évoqués plus haut en lien avec l'obligation (transposée du GBER) d'alimenter les stations de ravitaillement en hydrogène 100% renouvelable dès 2036.

5. Fiche financière du Projet

Selon la fiche financière du Projet, le budget total proposé pour la mise en œuvre des présentes dispositions est de **30 millions d'euros**. Il est précisé que ce budget « *est structuré de manière à satisfaire les obligations minimales en matière d'infrastructures de charge et d'infrastructures de ravitaillement en hydrogène découlant [du AFIR]* ».

Il est important de noter que, contrairement au budget établi par la loi du 26 juillet 2022, les aides issues du Projet ne relèvent plus du cadre de la Facilité pour la reprise et la résilience (FRR). En conséquence, les dépenses seront entièrement couvertes par le budget national.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce n'est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20250617_Avis_2

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

Avis du Conseil d'État

(17 juin 2025)

En vertu de l'arrêté du 20 décembre 2024 du Premier ministre, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, le texte coordonné de la loi qu'il s'agit de modifier, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'un « check de durabilité – Nohaltegkeetscheck ».

L'avis de la Chambre de Commerce a été transmis au Conseil d'État en date du 7 avril 2025.

Considérations générales

La loi en projet entend modifier 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.

La loi en projet s'inscrit dans le cadre européen, d'une part, du 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 et, d'autre part, 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.

En application du règlement (UE) n° 651/2014 précité, les aides à l'investissement en faveur des infrastructures de recharge ou de ravitaillement sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et sont exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues audit règlement européen soient respectées.

Examen des articles

Articles 1^{er} à 15

Sans observation.

Article 16

Le Conseil d'État ne voit 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. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

Observations d'ordre légistique

Observations générales

L'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de l'acte à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter à cet acte, même s'il a déjà été cité à l'intitulé ou auparavant au dispositif. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cet acte se limiteront à indiquer « de la même loi » en lieu et place de la citation de l'intitulé.

Il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés.

Lorsqu'il est renvoyé à un alinéa dans le corps du dispositif, il convient d'utiliser systématiquement un chiffre arabe. Ainsi, à titre d'exemple, il faut écrire « alinéa 1^{er} » et « alinéa 2 » et non pas « premier alinéa » et « deuxième alinéa ».

Il est indiqué de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à une même subdivision d'un même article sous un seul article, en reprenant chaque modification sous un numéro « 1^o », « 2^o », « 3^o » ... Les modifications à effectuer à une même subdivision peuvent être regroupées sous un même numéro à leur tour en ayant recours à une subdivision en lettres minuscules alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante a), b), c), ... Ces subdivisions sont elles-mêmes éventuellement subdivisées en chiffres romains minuscules suivis d'une parenthèse fermante lorsqu'il s'agit de regrouper des modifications qu'il s'agit d'apporter à une même subdivision sous une seule lettre.

Au cas où un règlement européen a déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les termes « , tel que modifié » après l'intitulé complet de celui-ci.

Pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ».

Article 1^{er}

L'article sous examen est à reformuler comme suit :

« **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 ». »

Article 2

À la phrase liminaire, il convient d'insérer une virgule après les termes « de la même loi ». Par ailleurs, et pour des raisons de cohérence interne du texte sous examen, il est suggéré de remplacer les termes « par les dispositions suivantes : » par ceux de « comme suit : ».

Article 3

Au point 1^o, il est signalé qu'étant donné que l'article 2 du règlement européen visé n'est pas subdivisé en paragraphes, les termes « paragraphe 1^{er}, » sont à supprimer et il convient d'ajouter une parenthèse fermante après le nombre « 52 », pour écrire « au sens de l'article 2, point 52), du règlement (UE) 2023/1804 [...] ». Par analogie, cette observation vaut également pour les autres références aux différents points de l'article 2 du règlement européen visé.

Au point 2^o, et conformément à l'observation générale relative à la précision des renvois, il convient d'écrire « Au point 4^o, troisième phrase, les termes [...] ».

Au point 3^o, le Conseil d'État suggère de reformuler la phrase liminaire comme suit :

« À la suite du point 4^o, il est inséré un point *4bis*^o nouveau, libellé comme suit : ».

Par analogie, cette observation vaut également pour les points 7^o, phrase liminaire, 9^o, phrase liminaire, 10^o, phrase liminaire, 13^o, phrase liminaire, 18^o, phrase liminaire, 22^o, phrase liminaire, 24^o, phrase liminaire, et 25^o, phrase liminaire, ainsi que pour les articles 7 à 11, phrases liminaires, et 15, phrase liminaire.

Au point 4^o, il convient d'écrire correctement « règlement (UE) 2023/1804 ».

Au point 6^o, à l'article 2, point 9^o, deuxième phrase, dans sa teneur proposée, et dans un souci de cohérence interne du texte à modifier, il est suggéré de remplacer les points énumératifs 1, 2 et 3 par des lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante a), b) et c). Par ailleurs, il est recommandé de passer à la ligne après le deux-points et après chaque élément de l'énumération.

Au point 7^o, à l'article 2, point 11*bis*^o, à insérer, il est signalé que lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié

officiellement. Partant, en ce qui concerne le premier acte cité, il convient de supprimer le terme « modifiée » après les termes « complétant la directive ». En ce qui concerne le deuxième acte cité, il y a lieu de se référer 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 ~~liquides et gazeux~~ renouvelables ~~destinés au secteur des transports~~, d'origine non biologique ».

Au point 8°, à l'article 2, point 12°, dans sa teneur proposée, il y a lieu de supprimer la virgule avant les termes « et les dispositifs ». En outre, en ce qui concerne l'emploi du terme « notamment », le Conseil d'État signale que si celui-ci a pour but d'illustrer un principe établi par le texte, il est à écarter comme étant superfétatoire. Une énonciation d'exemples est en effet sans apport normatif. La deuxième observation vaut également pour le point 9°, à l'article 2, point 12*bis*°, à insérer, et pour l'article 4, point 5°, à l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 7°, à insérer.

Les points 9° et 10° peuvent être regroupés en un seul point, prenant la teneur suivante :

« 9° À la suite du point 12°, sont insérés les points 12*bis*° et 12*ter*° nouveaux, libellés comme suit :
« 12*bis*° [...] ;
12*ter*° [...] ; » ; ».

Les points subséquents sont à renuméroter en conséquence.

Par analogie, cette observation vaut également pour les points 24° et 25°, qui peuvent être regroupés en un seul point 24°.

Au point 13°, à l'article 2, point 15*bis*°, à insérer, il convient de remplacer les termes « au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 27, » par ceux de « au sens de l'article 1^{er}, point (27), ». Par ailleurs, il y a lieu d'ajouter le terme « de » avant les termes « la loi ».

Au point 15°, à l'article 2, point 18°, les termes « , tel que modifié » sont à maintenir, de sorte que le point 15° est à supprimer et les points suivants sont à renuméroter en conséquence.

Au point 19°, il est suggéré d'écrire « les termes « de charge » sont supprimés aux trois occurrences ».

Au point 20°, à l'article 2, point 24*bis*°, à insérer, les termes latins « ad hoc » sont à écrire en caractères italiques, ceci à deux reprises.

Au point 25°, à l'article 2, point 27*ter*°, à insérer, et compte tenu de l'observation générale relative à la précision des renvois, il convient de remplacer les termes « au sens de l'article 3, paragraphe 16, » par ceux de « au sens de l'article 3, alinéa 2, point 16), ». Par ailleurs, à l'intitulé du règlement européen visé, il y a lieu de remplacer systématiquement « no » par la forme abrégée « n° ».

Article 4

Conformément aux observations générales, l'article sous examen est à restructurer et à reformuler comme suit :

« **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, [...] ;

ii) Au point 1^o, [...] ;

iii) Le point 2^o est remplacé comme suit :

« 2^o [...] » ;

iv) Le point 3^o est remplacé comme suit :

« 3^o [...] » ;

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

« 4^o [...] ;

5^o [...] ;

6^o [...] ;

7^o [...] ;

8^o [...]. » ;

b) L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

« [...] » ;

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, [...] ;

b) Aux points 1^o et 2^o, première phrase, [...] ;

c) Au point 3^o, [...]. »

Au point 4^o, à l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 3^o, lettre b), dans sa teneur proposée, il convient de remplacer le point après les chiffres romains minuscules i et ii par une parenthèse fermante.

Au point 5^o, à l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 4^o, à insérer, il convient de remplacer les termes « telle que définie à l'article 1^{er}, paragraphe 13bis, » par ceux de « telle que définie à l'article 1^{er}, point (13bis), ».

Au point 6^o, à l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, dans sa teneur proposée, il convient d'écrire « aux points 4^o et 5^o ».

Au point 7^o, point 1^o, il y a lieu de remplacer les termes « Au premier alinéa, » par les termes « À la phrase liminaire, ».

Article 5

Conformément aux observations générales, l'article sous examen est à restructurer et à reformuler comme suit :

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

1° Le paragraphe 2 est remplacé comme suit :

« (2) [...] » ;

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 2 est supprimé ;

b) L'alinéa 3 est remplacé comme suit :

« [...] » ;

- 3° Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, [...] ;
- 4° Le paragraphe 6, alinéa 1^{er}, est modifié comme suit :
 - a) Le point 9° est complété par les termes « [...] » ;
 - b) Le point 11° est complété par les termes « [...] » ;
 - c) À la suite du point 11°, sont ajoutés les points 12° et 13° nouveaux, libellés comme suit :
 - « 12° [...] ;
 - 13° [...] ; » ;
- 5° Au paragraphe 10, alinéa 1^{er}, première phrase, les termes [...]. »

Au point 1°, à l'article 4, paragraphe 2, point 2°, dans sa teneur proposée, les chiffres romains minuscules i et ii sont à replacer par des lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante a) et b). Par ailleurs, il est signalé qu'aux énumérations le terme « et » est à omettre à l'avant-dernier élément comme étant superfétatoire.

Au point 1°, à l'article 4, paragraphe 2, point 2°, sous ii, dans sa teneur proposée, il y a lieu de remplacer les termes « 1.5 pour cent » par ceux de « 1,5 pour cent ».

Article 6

Conformément aux observations générales, l'article sous examen est à restructurer et à reformuler comme suit :

- « **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°, [...] ;
 - ii) Au point 2°, [...] ;
 - b) Les alinéas 2 et 3 sont supprimés ;
- 2° Le paragraphe 3 est remplacé comme suit :
 - « (3) [...]. » ;
- 3° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :
 - a) À la première phrase, les termes « [...] » sont remplacés par les termes « [...] » et les termes « [...] » sont remplacés par les termes « [...] » ;
 - 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 « [...] » ;
 - iii) À la suite du point 9°, sont ajoutés les points 10° à 12° nouveaux, libellés comme suit :
 - « 10° [...] ;
 - 11° [...] ;
 - 12° [...]. » ;
- 4° Au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, première phrase, les termes [...]. »

Articles 7 à 11

Les articles 7 à 11 peuvent être regroupés en un seul article prenant la teneur suivante :

« **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

[...]

Art. 5ter. Montant d'aide maximal par entreprise

[...]

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

[...]

Art. 5quinquies. Délais de traitement

[...]

Art. 5sexies. Non-réalisation du projet

[...] ». »

À l'article 7, à l'article *5bis*, paragraphe 2, point 2°, à insérer, il y a lieu de supprimer la virgule avant les termes « et sont conçues ». Par ailleurs, il est signalé que les nombres s'expriment en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates. Partant, il y a lieu d'écrire « 1 tonne ».

À l'article 7, à l'article *5bis*, paragraphe 4, alinéa 1^{er}, à insérer, la formulation « d'un ou de plusieurs » est à écarter et il y a lieu de recourir au pluriel pour viser indistinctement un ou plusieurs éléments. Par ailleurs, il est suggéré d'ajouter une virgule avant les termes « organisés par le ministre ».

À l'article 7, à l'article *5bis*, paragraphe 4, alinéa 2, point 3°, à insérer, il convient d'ajouter la forme abrégée « n° » entre les termes « règlement (UE) » et le numéro « 168/2013 » et entre les termes « règlement (UE) » et le numéro « 167/2013 ».

À l'article 7, à l'article *5bis*, paragraphe 4, alinéa 2, point 4°, à insérer, et conformément à l'observation générale relative à la précision des renvois, il convient d'écrire « paragraphe 3, alinéa 1^{er}, point 2° ».

À l'article 7, à l'article *5bis*, paragraphe 4, alinéa 3, à insérer, il convient d'ajouter le terme « pas » après les termes « ne peut ».

À l'article 11, à l'article *5sexies*, paragraphe 1^{er}, et conformément à l'observation générale relative à la précision des renvois, il convient d'écrire « l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 3°, lettre b), ». Par ailleurs, il y a lieu d'écrire « vingt-quatre mois ».

Article 12

Conformément à l'observation générale relative à la précision des renvois, il y a lieu d'écrire « l'article 6, paragraphe 5, première phrase, de la même loi, »

Article 13

Au point 2°, il est suggéré de reformuler la phrase liminaire comme suit :

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

Article 14

Il y a lieu d'ajouter un point après la forme abrégée « Art ».

Conformément aux observations générales, l'article sous examen est à restructurer et à reformuler comme suit :

« **Art. 14.** L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, [...];

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 1^{er}, le terme « [...] » est remplacé par les termes « [...] » et les termes « [...] » sont supprimés ;

b) L'alinéa 2 est remplacé comme suit :

« [...] » »

Article 15

À l'article 9 à insérer, et à l'instar de l'article 9, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, phrase liminaire, 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, il est recommandé de remplacer les termes « le site de transparence de la Commission européenne » par ceux de « la plateforme informatique « Transparency Award Module » de la Commission européenne ».

Texte coordonné

À la lecture du texte coordonné du projet de loi sous examen, le Conseil d'État se doit de constater plusieurs différences entre ledit texte coordonné et le texte du projet de loi proprement dit. Ainsi, par exemple, au texte coordonné, l'intitulé est suivi d'un point final, à l'article 2, point 5°, figurent les termes barrés et soulignés « opération de recharges », à l'article 2, point 21°, le terme « recharge » est écrit « re-charge » et à l'article 2, point 27^{ter}°, l'exposant « ° » après le chiffre « 27 » suivi du qualificatif « *ter* » fait défaut.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 17 juin 2025.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Marc Thewes