



## Commentaire des articles

### Ad Art. 1

L'article 1<sup>er</sup> 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 Art. 2

L'article 2 a vocation à modifier l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 ministres<sup>1</sup>.

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<sup>ter</sup> 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<sup>er</sup> de celle-ci.

---

<sup>1</sup> 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.* ».



### **Ad Art. 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 renouvelable<sup>2</sup> et d'hydrogène, conformément à la version actuelle de l'article 36*bis* du règlement précité.

### **Ad Art. 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<sup>er</sup> 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.

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.

---

<sup>2</sup> 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.



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'État<sup>3</sup>, 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.

Étant 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 alimentés 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.

---

<sup>3</sup> 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.



En outre, conformément à l'article 36bis, 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<sup>er</sup> et le paragraphe 2 sont modifiés au regard du nouveau champ d'application de la loi du 26 juillet 2022.

### **Ad Art. 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, 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° du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4.

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

#### **Ad Art. 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° et 2° 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<sup>er</sup> 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 Art. 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° 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° 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'hydrogène<sup>4</sup>.

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 aux paragraphes 4, alinéa 2, de l'article 5*bis*. Si l'alinéa 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, du règlement (UE) 2023/1804.

---

<sup>4</sup> 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).



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<sup>er</sup> 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.

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 5*bis* 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 Art. 8**

Le nouvel article 5*ter* clarifie que l'aide octroyée à une même entreprise en vertu des nouveaux articles 4 à 5*bis* ne peut excéder 10 millions d'euros. Ce faisant, cet article a vocation à retranscrire le paragraphe 7 de l'article 36*bis* du règlement général d'exemption par catégorie qui interdit d'accorder à une seule et même entreprise (groupe) une aide dépassant 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 5*bis*.





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 Art. 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 5*bis* lorsque celle-ci ne répond pas à une demande d'information qui lui a été adressée dans le cadre de l'instruction de son dossier alors qu'elle a été jointe de le faire sous un délai raisonnable. Ce délai, pour pouvoir être considéré comme raisonnable au sens du nouvel article 5*quater*, devra prendre en compte l'ampleur et la complexité des informations demandées.

#### **Ad Art. 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 5*quinquies* a vocation à soumettre le traitement des soumissions et demandes d'aides des entreprises à des délais précis. En application du paragraphe 1<sup>er</sup>, les décisions relatives aux aides octroyées sur le fondement des articles 4 et 5*bis* 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. Art. 11**

L'article 11 introduit un nouvel article 5*sexies* 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 5*bis* dont les projets ne sont pas réalisés dans les délais prévus au nouvel article paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3°, 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<sup>er</sup> de l'article 5quinquies.

#### **Ad Art. 12**

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

#### **Ad Art. 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 Art. 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 Art. 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 Art. 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.