



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

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° 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 11bis° ayant le libellé suivant :

«11bis° « hydrogène renouvelable » : l'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables suivant les critères et règles définis au règlement délégué (UE) 2023/1185 de la Commission du 10 février 2023 complétant la directive 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 *12bis*° ayant le libellé suivant :

« *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 ; » ;

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

« *12ter*° « 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 ravitaillementà 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 13*bis*, de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;

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

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

7° aucune différence n'est faite entre les fournisseurs de services de mobilité par l'opérateur offrant ou autorisant des paiements contractuels sur ses infrastructures, 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 5*bis* » ;

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

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 5^{ter} libellé comme suit :

« Art. 5^{ter}. Montant d'aide maximal par entreprise

Sans préjudice des montants d'aide maximaux prévus aux articles 4 à 5^{bis}, l'aide octroyée à une même entreprise en vertu des articles 4 à 5^{bis} 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 5^{quater} libellé comme suit :

« Art. 5^{quater}. 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 5^{bis} 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°, 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.