



Exposé des motifs

Avec près de deux tiers des émissions nationales de gaz à effet de serre, le secteur des transports figure parmi les secteurs prioritaires de la transition vers la neutralité climatique du Grand-Duché de Luxembourg visée en 2050. A cette fin, la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat fixe un premier jalon à l'horizon 2030 : le pays devra alors avoir réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 55 pour cent par rapport aux niveaux de 2005. Dans cette perspective, le plan national intégré en matière d'énergie et de climat (« PNEC »), qui définit les orientations stratégiques et les mesures nécessaires à la réalisation de cet objectif pour la période 2021-2030, établit une trajectoire de décarbonation du secteur des transports où le passage à l'électromobilité occupe une place centrale. Dans un contexte de forte hausse des prix des hydrocarbures provoquée par la guerre en Iran et la fermeture du détroit d'Ormuz, l'essor de l'électromobilité revêt une importance d'autant plus accrue.

Dès 2022, le Grand-Duché de Luxembourg a mis en place un régime d'aide à destination d'entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour voitures électriques, qui a par la suite été élargi aux infrastructures de ravitaillement pour voitures à hydrogène. Ce régime d'aide a joué un rôle déterminant dans le déploiement de bornes de charge privées au sein d'entreprises ainsi que dans la densification du réseau de bornes de charges accessibles au public.

Toutefois, la couverture du territoire national en infrastructures de charge accessibles au public demeure inégale, notamment en raison d'une trop faible mobilisation de terrains publics à cette fin. A l'heure actuelle, les aides en faveur de telles infrastructures sont octroyées uniquement dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence des projets. Or, l'installation d'infrastructures de charge sur des terrains publics suppose l'obtention préalable d'une concession accordée par les propriétaires desdits terrains, qui sont majoritairement des communes¹. En pratique, les entreprises porteuses de tels projets sont ainsi confrontées à la difficulté de participer simultanément aux procédures d'attribution des concessions des communes et de mise en concurrence du ministère de l'Économie. En effet, l'absence de garantie quant à l'octroi d'une aide financière de la part de ce dernier contraint les entreprises à intégrer cette incertitude dans leur analyse, ce qui est susceptible de remettre en cause la viabilité économique d'une candidature à une concession. Il en résulte que, à ce jour, peu de projets de cette nature ont été soutenus financièrement par le ministère de l'Économie dans le cadre de ses procédures de mise en concurrence. Pourtant, le déploiement d'infrastructures de charge sur les terrains publics, en complément de celui sur les terrains privés, est indispensable à l'électrification de la flotte automobile, notamment dans les centres urbains et périurbains.

Le présent projet de loi vise à remédier à cela en permettant l'octroi d'aides en faveur d'infrastructures de charge accessibles au public sur simple demande, sans recours préalable à une procédure de mise en concurrence. Afin de favoriser le développement rapide de l'électromobilité, cette nouvelle aide est réservée aux infrastructures de charge accessibles au public de manière continue, soit 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Les projets portant sur des infrastructures présentant un degré d'accessibilité moindre ne pourront, quant à eux, bénéficier d'un co-financement qu'à condition d'avoir été sélectionnés à l'issue d'une procédure de mise en concurrence.

¹ Il est à noter que des documents types pour des appels à concession ainsi que des accompagnements ciblés par Klima-Agence ont été mis à disposition des communes désireuses de voir installer des bornes de charges sur leurs terrains (<https://www.klima-agence.lu/fr/concession-de-charge>).



L'intensité de la nouvelle aide est plafonnée à 20% des coûts éligibles. Ce taux est donc inférieur à celui applicable aux projets sélectionnés à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, pour lesquels l'aide peut couvrir 50% des coûts éligibles, et jusqu'à 90% desdits coûts en certaines hypothèses. Cette dichotomie résulte des règles européennes encadrant les aides d'État en la matière, tout en visant également à favoriser les projets sélectionnés à l'issue d'une telle procédure.

Le présent projet de loi a également pour objet de prolonger jusqu'en 2030 l'aide sur simple demande dont profitent les petites et moyennes entreprises qui installent des bornes de charge privées utilisées dans le cadre de leurs activités économiques, qui arrive à échéance fin septembre 2026. En revanche, les autres aides en faveur de l'installation d'infrastructures pour carburants alternatifs, attribuées à la suite d'une mise en concurrence, ne requièrent pas de prolongation dès lors qu'elles ne sont pas limitées dans le temps.

Le 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, sur lequel repose actuellement le régime d'aide institué par la loi modifiée du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur d'entreprises investissant dans des infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs (ci-après la « loi modifiée du 26 juillet 2022 »), sera remplacé à compter de 2027 par un nouveau règlement général d'exemption par catégorie. Tout comme son prédécesseur, ce nouveau règlement permettra aux Etats membres de mettre en place des aides à l'investissement en faveur d'infrastructure de charge et de ravitaillement². Le cas échéant, il sera procédé à l'adaptation du cadre juridique instauré par la loi modifiée du 26 juillet 2022 afin d'assurer sa conformité avec le nouveau règlement, lequel demeurera applicable jusqu'en 2030.

² Voir l'art. 53 de l'actuel projet de règlement de la Commission : https://competition-policy.ec.europa.eu/document/download/13d86416-7f23-466e-83aa-0af8105b72d2_en?filename=empty_file_en.pdf.



Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs

Texte du projet

Nous Guillaume, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du [jj.mm.aaa] et celle du Conseil d'État du [jj.mm.aaaa] portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. A l'article 4 de la loi modifiée du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs, à la suite du paragraphe 9, est inséré un nouveau paragraphe 9bis prenant la teneur suivante :

« Un projet qui n'a pas été sélectionné dans le cadre de la procédure de mise en concurrence ne peut se voir octroyer une aide sur simple demande sur le fondement de l'article 5. »

Art. 2. A l'article 5 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° L'intitulé est modifié en ce sens que le terme « Aide » est remplacé par le terme « Aides » et les termes « réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises » sont remplacés par les termes « attribuée sur simple demande » ;

2° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Conformément aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5, une aide peut être accordée :

1° aux petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées ;

2° aux entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public répondant aux conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 2, et dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année. » ;

3° Au paragraphe 2, les points 1° et 2° prennent la teneur suivante :

« 1° pour les infrastructures visées au paragraphe 1^{er}, point 1° :

- a) 40 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;
- b) 50 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise ;

2° pour les infrastructures visées au paragraphe 1^{er}, point 2°, 20 pour cent des coûts admissibles. » ;



4° Au paragraphe 3, les termes « par entreprise » sont remplacés par les termes « visée au paragraphe 1^{er}, point 1°, » et les termes « par entreprise » sont insérés à la suite des termes « 100 000 euros » ;

5° Au paragraphe 4, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« En vue de l'octroi de l'aide, l'entreprise soumet une demande sous forme écrite au ministre au plus tard le 30 septembre 2030. Les demandes relatives à l'aide visée au paragraphe 1^{er}, point 1°, sont limitées à une par an et par projet. Sous peine d'irrecevabilité, la demande contient les informations suivantes : » ;

6° Au paragraphe 4, alinéa 2, à la suite du point 3°, est inséré un nouveau point 3°*bis* prenant la teneur suivante :

« 3°*bis* le cas échéant, le degré d'accessibilité de l'infrastructure de charge accessible au public et une description des types d'utilisateurs visés ; ».

Art. 3. A l'article 5*quiquies*, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la même loi, les termes « , paragraphe 1^{er}, point 1°, » sont insérés à la suite des termes « sur le fondement de l'article 5 » et les termes « et celles relatives aux aides octroyées sur le fondement de l'article 5, paragraphe 1^{er}, point 2°, dans un délai de trois mois » sont insérés à la suite des termes « dans un délai d'un mois ».

Art. 4. A l'article 7 de la même loi, à la suite du paragraphe 1^{er}, est inséré un nouveau paragraphe 1*bis* ayant le libellé suivant :

« Les aides prévues à l'article 4 et 5 ne peuvent être cumulées entre elles pour les mêmes coûts admissibles. ».

Art. 5. 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 Art. 1

L'article 1^{er} du présent projet de loi a pour objet de modifier l'article 4 de la loi modifiée du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs (ci-après la « loi modifiée du 26 juillet 2022 ») qui prévoit l'attribution d'une aide en faveur des infrastructures de charge, qu'elles soient publiques ou privées, à l'issue d'une mise en concurrence des projets. A l'image de ce qui est déjà prévu dans la loi du 8 décembre 2025 ayant pour objet le renouvellement du régime d'aides à la protection de l'environnement et du climat¹, il prohibe l'attribution d'une aide sur simple demande sur le fondement de l'article 5 de la loi modifiée du 26 juillet 2022 à un projet qui n'a pas été sélectionné à l'issue d'une telle mise en concurrence. Cela permet d'éviter que les entreprises ne sollicitent un taux de co-financement supérieur à celui réellement nécessaire en raison du filet de sécurité que constitue l'aide accordée sur simple demande. Cette prohibition contribue ainsi à garantir la soumission de candidatures véritablement concurrentielles.

Cette modification est justifiée par l'introduction d'une aide sur simple demande en faveur d'entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public via l'article 2 du présent projet de loi.

Ad Art. 2

L'article 2 du présent projet de loi a pour objet d'élargir l'aide sur simple demande – auparavant réservée aux petites et moyennes entreprises (ci-après « PME ») faisant l'acquisition de bornes de charge dans le cadre de leur activité économique – à toutes les entreprises procédant à l'installation de bornes de charge accessibles au public sur le territoire national. Cet élargissement a notamment vocation à accélérer la mobilisation des terrains publics pour la mise en œuvre de tels projets. Plutôt que de participer à une procédure de concurrence sans certitude de se voir octroyer l'aide, les entreprises pourront désormais soumettre une demande d'aide leur garantissant un co-financement pourvu que les conditions légales soient respectées. La viabilité économique de leur projet étant assurée, ces mêmes entreprises seront plus enclines à faire les démarches nécessaires à l'obtention d'une concession sur le terrain public visé, accélérant ainsi le déploiement d'infrastructures de charges accessibles au public, en particulier dans les centres urbains et périurbains.

Le point 1^o modifie le titre de l'article 4 de la loi modifiée du 26 juillet 2022 afin de rendre compte de cet élargissement et souligner que l'aide peut être obtenue sur simple demande.

Conformément au point 2^o, seules les infrastructures de charge accessibles au public accessibles en continu, soit sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre – par opposition à celles visées à l'article 4, paragraphe 4, point 2^o de la loi modifiée du 26 juillet 2022² - peuvent bénéficier de cette nouvelle aide. En outre, comme l'ensemble des bornes accessibles au public, afin d'être éligibles à l'aide, celles-ci devront répondre à l'ensemble des conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 26 juillet 2022, cet article imposant essentiellement le respect de la réglementation européenne relative aux infrastructures pour carburants alternatif.

¹ Voir l'article 8, paragraphe 12, de ladite loi.

² Soit les infrastructures de charge accessibles au public dont les bornes de charge sont accessibles un minimum de 10 heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept.



Il s'ensuit que les infrastructures de charge accessibles au public un minimum de dix heures sur vingt-quatre et cinq jours sur sept ne pourront pas bénéficier de la nouvelle aide, le but étant de favoriser les infrastructures qui contribuent le plus à l'essor de l'électromobilité. Néanmoins, les projets portant sur les infrastructures à accessibilité restreinte pourront être co-financés s'ils sont retenus à l'issue d'une procédure de mise en concurrence organisée sur le fondement de l'article 4 de la loi modifiée du 26 juillet 2022.

De plus, à la différence de ce qui est prévu à l'article 4 susvisé³, le bénéfice de cette nouvelle aide n'est pas réservé aux seuls projets portant sur des infrastructures de charge présentant une capacité de charge minimale de 175 kilowatts⁴. Comme son objectif est de favoriser un déploiement plus large de bornes de charge accessibles au public, les projets de moindre envergure qui répondront néanmoins aux besoins locaux pourront donc également être co-financés.

Les entreprises investissant dans ces infrastructures de charge accessibles au public en continu pourront obtenir un co-financement à hauteur de 20 pour cent des coûts admissibles⁵, ce que le point 3° a vocation à préciser. Ce taux est inférieur à celui prévu à l'article 4 de la loi modifiée du 26 juillet 2022 qui permet de soutenir les projets sélectionnés à l'issue d'une mise en concurrence à hauteur de 50 pour cent des coûts admissibles, celui-ci pouvant même être réhaussé à 90 pour cent dans certaines hypothèses. Les entreprises seront ainsi amenées à choisir entre une procédure de mise en concurrence, qui ne garantit pas la sélection de leur projet, et une procédure de simple demande, assortie d'une décote du taux de co-financement.

Les intensités d'aides applicables à l'aide aux PME investissant dans des infrastructures de charge utilisées dans le cadre de leur activité économique demeurent, quant à elles, inchangées.

Le point 4° a pour but de préciser que la limitation quant au montant absolu de l'aide de 100 000 euros par entreprise ne s'applique pas à la nouvelle aide car elle doit pouvoir bénéficier aussi aux projets d'une certaine envergure. Seules les PME investissant dans des bornes de charge pour les besoins de leur activité économique sont soumises à ce plafond.

Enfin, les points 5° et 6° adaptent le paragraphe 4 de l'article 5 de la loi modifiée du 26 juillet 2022 relatif à la date limite de dépôt et au contenu des demandes d'aide, afin de tenir compte notamment de l'introduction de l'aide en faveur des infrastructures de charge accessibles au public.

Conformément au point 5°, les demandes d'aide devront être soumises au plus tard le 30 septembre 2030. Cette échéance s'applique tant aux entreprises investissant dans des bornes de charge accessibles au public qu'aux PME acquérant des bornes de charge privées pour les besoins de leur activité économique. Alors que cette dernière aide est actuellement limitée au 30 septembre 2026, le présent projet de loi en prolonge l'application jusqu'au 30 septembre 2030, soit de quatre ans.

³ Voir le paragraphe 3.

⁴ Cette capacité de charge correspond à huit bornes AC (chacune avec 2 points de charge de 11 kW) ou une borne DC.

⁵ Il est à noter que le 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, sur lequel repose actuellement la loi modifiée du 26 juillet 2022, ne permet pas d'aller au-delà de ce taux en ce qui concerne les grandes entreprises, qui sont celles principalement visées.



Par ailleurs, la règle limitant à une demande par an et par projet demeure applicable. Cette restriction ne concerne toutefois pas les projets portant sur l'installation d'infrastructures de charge accessibles au public afin d'en accélérer le déploiement.

Ad Art. 3

L'article 3 du présent projet de loi porte modification de l'article *5quinquies* de la loi du 26 juillet 2022, relatif aux délais de traitement des demandes d'aide. Alors que les demandes portant sur l'aide en faveur des bornes de charge privées réservée aux PME restent soumises à un délai de traitement d'un mois, les demandes portant sur la nouvelle aide en faveur des bornes de charge accessibles au public seront traitées dans un délai maximal de trois mois à compter de leur complétude. Cette différence s'explique par la nature et l'ampleur des projets concernés, dont l'examen requiert une analyse plus approfondie.

Ad Art. 4

L'article 4 du présent projet de loi a vocation à préciser qu'aucun cumul n'est possible entre les aides prévues à l'article 4 et 5 de la loi modifiée du 26 juillet 2022 s'agissant des mêmes coûts admissibles.

Ad Art. 5

L'article 5 du présent projet de loi porte sur la date d'entrée en vigueur et n'appelle pas de commentaires.



Fiche financière

Le versement des aides se fait dans la limite du crédit prévu par la loi budgétaire annuelle, à savoir l'article 36.00.51.042. Le budget total proposé pour la mise en œuvre du présent projet de loi est de 10 000 000 euros. Ce montant permettra de contribuer aux objectifs ambitieux fixés dans le domaine de la mobilité par le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat, et de répondre au besoin d'une infrastructure adéquate pour atteindre ces objectifs.

Cette augmentation budgétaire est liée à la mise en place d'un nouveau régime d'aide sur simple demande aux entreprises investissant dans des bornes de charge continuellement accessibles au public et à la prolongation du régime d'aide sur simple demande destiné aux petites et moyennes entreprises.

Ces deux modifications justifient cette hausse, comme suit :

- d'une part, la prolongation du régime d'aide sur simple demande destiné aux petites et moyennes entreprises pour l'acquisition de bornes de charge dans le cadre de leur activité économique jusqu'au 30 septembre 2030 nécessite un budget supplémentaire total de 2 millions d'euros, les paiements afférents étant prévus uniquement à partir de 2029 ;
- d'autre part, la mise en place du régime d'aide aux entreprises investissant dans des bornes de charge accessibles au public implique une augmentation budgétaire estimée à 8 millions d'euros. Cette estimation est alignée sur les montants précédemment mobilisés pour des projets comparables, notamment dans le cadre du déploiement du réseau public de charge, les paiements afférents étant prévus uniquement à partir de 2029.

Impact budgétaire (en €) :

2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total
-	-	-	1 500 000	4 500 000	1 500 000	1 500 000	500 000	500 000	10 000 000



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



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](https://www.adobe.com/reader).

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs		
Ministre initiateur :	Le Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme		
Auteur(s) :	Lea Werner		
Téléphone :	247-84325	Courriel :	lea.werner@eco.etat.lu
Objectif du projet :	Apporter un soutien financier aux entreprises qui investissent dans des infrastructures de charges accessibles au public et privées et, ainsi, accélérer l'essor de l'électromobilité		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) :	Ministère des Finances, Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics		
Date :	Juillet 2026		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? ☒ Oui ☐ Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- ☐ Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- ☐ Promouvoir le dialogue social
- ☐ Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
- ☒ Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- ☐ S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- ☐ Protéger le bien-être des animaux
- ☐ Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- ☐ Promouvoir la protection du patrimoine culturel
- ☐ Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques : En favorisant le déploiement d'un réseau d'infrastructure de charge pour véhicules électriques alimentées à 100% par de l'électricité renouvelable, le projet de loi promeut l'électromobilité durable et a un effet positif sur la qualité de l'air



3. Mieux légiférer

1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis ¹:

- ☐ Chambre des fonctionnaires et employés publics
- ☐ Chambre des salariés
- ☒ Chambre des métiers
- ☒ Chambre de commerce
- ☐ Chambre d'agriculture

¹ Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis : ☒ Oui ☐ Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Le SYVICOL

Remarques / Observations :

Le projet de loi favorise la mobilisation de terrains publics pour l'installation de bornes accessibles au public

3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

☒ Oui ☐ Non

- Citoyens :

☐ Oui ☒ Non

- Administrations :

☐ Oui ☒ Non

5) 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 ?)

☒ Oui ☐ Non ☐ N.a. ²

Remarques / Observations :

Une aide sur simple demande est prévue pour les petites et moyennes entreprises investissant dans les bornes de charge pour les besoins de leur activité économique, ainsi que pour les entreprises de toutes tailles investissant dans des bornes de charge continuellement

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ?

☒ Oui ☐ Non

Remarques / Observations :

La prise de décision sur l'octroi des aides est enfermée dans les délais stricts

7) 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. ²

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?



8) **Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?** ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a. ²

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² N.a. : non applicable.

4. Digitalisation et données

9) **Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)** ☒ Oui ☐ Non

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

Entrée en vigueur de la loi

10) **Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ?** ☒ Oui ☐ Non

11) **Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ?** ☐ Oui ☒ Non

Si oui, ces informations ou données à caractère personnel peuvent-elles être obtenues auprès d'une ou plusieurs administrations conformément au principe « Once only » ?

12) **Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ?** ☐ Oui ☒ Non

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ³

13) **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 :

Il concerne un soutien financier apporté à des entreprises

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

14) **Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, expliquez de quelle manière :

³ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.



6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

- 15) Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a. ²

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :

<https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

- 16) Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a. ²

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>



Texte coordonné

Loi modifiée du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures pour véhicules à carburants alternatifs

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

(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.

(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 station de recharge au sens de l'article 2, 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 ;
- 4bis° « capacité de ravitaillement » : le débit d'hydrogène, exprimé en kilogramme par jour, qui peut être mis à disposition par une infrastructure de ravitaillement ;
- 5° « charge intelligente » : une recharge intelligente au sens de l'article 2, point 65), du règlement (UE) 2023/1804 ;
- 6° « coûts admissibles » :
 - 1. 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 ;



2. 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 ;

- 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 infrastructures sont accessibles au public. Par degré d'accessibilité décroissant, se classent :
- a) les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge ou les points de ravitaillement sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année de manière continue ;
 - b) les infrastructures accessibles au public dont les bornes de charge ou les points de ravitaillement sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;
 - c) les infrastructures privées ;
- 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 :
- a) 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 ;
 - b) 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 ;
- c) 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 ;
 - d) 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 ;
 - e) dans le cas d'une entreprise autre qu'une petite ou moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
 - 1. le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
 - 2. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;
- 11bis° « hydrogène renouvelable » : l'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables suivant les critères et règles définis au règlement délégué (UE) 2023/1185 de la Commission du 10 février 2023 complétant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil en établissant un seuil minimal de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les carburants à base de carbone recyclé et en précisant la méthode d'évaluation des réductions des émissions de gaz à effet de serre réalisées grâce aux carburants liquides et gazeux renouvelables destinés aux transports, d'origine non biologique, et aux carburants à base de carbone recyclé et au règlement délégué (UE) 2023/1184 de la Commission du 10 février 2023 complétant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil en établissant une méthodologie de l'Union définissant des règles détaillées pour la production de carburants renouvelables d'origine non biologique ;
- 12° « infrastructure de charge » : une borne ou un ensemble de bornes de charge raccordées à un même point de fourniture et exploitées par un seul opérateur, ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces bornes de charge, dont l'installation de raccordement au réseau, et le cas échéant un système collectif de gestion intelligente de charge, une unité de stockage locale de l'électricité renouvelable et les dispositifs permettant la transmission de données, le contrôle des bornes de charge, le paiement et la signalisation du site ;
- 12bis° « infrastructure de ravitaillement » : un point ou un ensemble de points de ravitaillement en un lieu spécifique exploités par un seul opérateur ainsi que toutes les installations nécessaires au bon fonctionnement de ces points de ravitaillement, dont l'unité de stockage locale de l'hydrogène, et le cas échéant le raccordement au réseau et les dispositifs permettant la transmission de données, le contrôle de l'infrastructure de ravitaillement, le paiement et la signalisation du site ;
- 12ter° « infrastructure pour véhicules à carburants alternatifs » ou « infrastructure » : une infrastructure de charge ou une infrastructure de ravitaillement destinée aux véhicules à carburants alternatifs ;
- 13° « infrastructure accessible au public » : une infrastructure répondant aux critères de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 45), du règlement (UE) 2023/1804 ;
- 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 ;



- 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}, point (27), de 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 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 ;
- 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 ;
- 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 ;
- 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 ou à augmenter la capacité d'une ou de plusieurs infrastructures 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 ;
- 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, alinéa 2, point 16), du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission ;
- 28° « véhicule électrique » : un véhicule électrique au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 22), du règlement (UE) 2023/1804.

Art. 3. Critères d'éligibilité généraux

(1) Les aides prévues aux articles 4 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 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. 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 ;
- 3° les infrastructures :
 1. sont exploitées durant au moins cinq ans à compter de leur mise en service ;
 2. sont mises en service endéans un délai de :
 1. dix-huit mois en ce qui concerne les infrastructures de charge ;
 2. 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 ;

3. 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 ;
- 4° s'il s'agit d'infrastructures de charge, celles-ci sont alimentées à 100 pour cent par de l'électricité renouvelable telle que définie à l'article 1^{er}, point (13*bis*), de la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;
- 5° s'il s'agit d'infrastructures de ravitaillement, celles-ci fournissent exclusivement de l'hydrogène renouvelable au plus tard au 31 décembre 2035 ;
- 6° s'il s'agit d'infrastructures de charge composées de bornes de charges ayant une capacité inférieure ou égale à 22 kilowatts, celles-ci reposent sur un système de charge intelligent ;
- 7° aucune différence n'est faite entre les fournisseurs de services de mobilité par l'opérateur offrant ou autorisant des paiements contractuels sur ses infrastructures, à travers l'application de conditions d'accès préférentielles ou d'une différenciation tarifaire sans justification objective ;
- 8° si l'exploitation de l'infrastructure est confiée à un tiers sur la base d'une concession ou de toute autre forme de mandat, cette attribution a lieu sur une base concurrentielle, transparente et non discriminatoire, dans le respect des règles applicables en matière de passation des marchés publics.

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

(2) Lorsque les conditions suivantes sont réunies, les aides prévues aux articles 4 à 5*bis* 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 acquière la propriété de la ou des infrastructures 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}, les infrastructures de charge accessibles au public :

- 1° sont conformes aux dispositions de l'article 5 du règlement (UE) 2023/1804 ;
- 2° ont un taux d'indisponibilité ne dépassant pas :
 - a) 5 pour cent au niveau du point de charge ;
 - b) 1,5 pour cent au niveau de l'infrastructure de charge en ce qui concerne celles contenant quatre points de charge ou plus ;
- 3° partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de charge à travers le point d'accès national selon les modalités prévues à l'article 20, paragraphes 2 à 4, du règlement (UE) 2023/1804.



(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.

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.

(5) 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 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.

(9bis) Un projet qui n'a pas été sélectionné dans le cadre de la procédure de mise en concurrence ne peut se voir octroyer une aide sur simple demande sur le fondement de l'article 5.

(10) 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 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. AideAides en faveur d'infrastructures de charge attribuée sur simple demande réservées aux activités économiques des petites et moyennes entreprises

(1) Conformément aux conditions énoncées aux paragraphes 2 à 5, une aide peut être accordée :



1° aux petites et moyennes entreprises investissant dans des infrastructures de charge privées ;

2° aux entreprises investissant dans des infrastructures de charge accessibles au public répondant aux conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 2, et dont les bornes de charge sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année.

~~**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° pour les infrastructures visées au paragraphe 1er, point 1° :

a) 40 pour cent des coûts admissibles pour une moyenne entreprise ;

b) 50 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise ;

2° pour les infrastructures visées au paragraphe 1er, point 2°, 20 pour cent des coûts admissibles.

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

~~**2° 50 pour cent des coûts admissibles pour une petite entreprise.**~~

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

(4) ~~**En vue de l'octroi de l'aide, l'entreprise soumet une demande sous forme écrite au ministre au plus tard le 30 septembre 2030. Les demandes relatives à l'aide visée au paragraphe 1^{er}, point 1°, sont limitées à une par an et par projet. Chaque entreprise peut soumettre une seule demande d'aide portant sur un projet par an sous forme écrite au ministre au plus tard le 30 décembre septembre 2026.**~~ 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 ;

3°bis le cas échéant, le degré d'accessibilité de l'infrastructure de charge accessible au public et une description des types d'utilisateurs visés ;

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 du ministre 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 stations de ravitaillement accessibles au public :

1° sont conformes aux dispositions de l'article 7 du règlement (UE) 2023/1804 ;

2° ont une capacité de ravitaillement d'au moins 300 kilogrammes par jour et sont conçues pour pouvoir en délivrer 1 tonne par jour ;

3° sont équipées d'un distributeur de 350 bars et d'un distributeur d'au moins 700 bars ;

4° ont un taux d'indisponibilité ne dépassant pas 5 pour cent au niveau de l'infrastructure de ravitaillement ;

5° partagent les données statiques et dynamiques concernant le point de ravitaillement à travers le point d'accès national selon les modalités prévues à l'article 20, paragraphes 2 à 4, du règlement (UE) 2023/1804.

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

1° 50 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de ravitaillement accessibles au public dont les points de ravitaillement sont physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année ;

2° 40 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de ravitaillement accessibles au public dont les points de ravitaillement sont physiquement accessibles au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année ;

3° 30 pour cent des coûts admissibles pour les infrastructures de ravitaillement privées.

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

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

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

1° situées dans certaines zones géographiques ;

2° accessibles au public ou privées ;



- 3° dédiées à certaines catégories de véhicules au sens de l'article 4 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, de l'article 4 du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, ou de l'article 4 du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ;
- 4° ayant une certaine capacité de ravitaillement, sans préjudice du paragraphe 3, alinéa 1^{er}, point 2° ;
- 5° fournissant exclusivement de l'hydrogène renouvelable.

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

(5) Sous peine d'irrecevabilité et sans préjudice des informations supplémentaires exigées dans l'appel à projets, les projets soumis par les entreprises contiennent les informations suivantes :

- 1° le nom et la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 précité ;
- 2° les comptes annuels du dernier exercice comptable clôturé ;
- 3° les dates de début des travaux et de mise en service de l'infrastructure de ravitaillement ;
- 4° le degré d'accessibilité de chaque infrastructure de ravitaillement et une description des types d'utilisateurs visés ;
- 5° le nombre de points de ravitaillement, la pression nominale ainsi que la capacité de ravitaillement de l'infrastructure de ravitaillement ;
- 6° un plan de l'infrastructure de ravitaillement et le concept de développement pour atteindre la capacité de ravitaillement pour laquelle l'infrastructure est conçue ;
- 7° en cas d'augmentation de capacité de ravitaillement d'une infrastructure de ravitaillement, le nombre de points de ravitaillement et la capacité de ravitaillement de l'infrastructure existante ;
- 8° l'engagement de l'entreprise qu'au 31 décembre 2035 au plus tard, les infrastructures de ravitaillement fournissent exclusivement de l'hydrogène renouvelable ;
- 9° une liste des coûts admissibles ;
- 10° le montant et l'intensité de l'aide nécessaires pour réaliser le projet ;
- 11° les coordonnées de géolocalisation ainsi que, le cas échéant, le numéro de la parcelle cadastrale de l'infrastructure de ravitaillement lorsque celle-ci est composée de points de ravitaillement fixes ;
- 12° en cas de crédit-bail, le nom du crédit-bailleur et le mandat autorisant celui-ci à demander l'aide et en obtenir le paiement au nom et pour le compte du crédit-preneur ;
- 13° lorsque l'entreprise n'est pas le propriétaire du terrain, un accord de principe conditionné à l'octroi de l'aide portant sur l'utilisation du terrain pour exploiter l'infrastructure de ravitaillement lorsque celle-ci est composée de points de ravitaillement fixes ;
- 14° lorsque l'infrastructure de ravitaillement est composée de points de ravitaillement mobiles, un concept de déploiement pour les douze mois suivant la mise en service.

Une entreprise peut soumettre plusieurs projets par appel à projets.

(6) La sélection se fait dans la limite du budget de l'appel à projets sur base du montant de l'aide le moins élevé par capacité de ravitaillement effectivement disponible au moment de la mise en service et nouvellement créée par le projet. La capacité de ravitaillement d'un projet portant sur des points de ravitaillement accessibles au public dont les points de ravitaillement sont physiquement accessibles



vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 100 pour cent.

La capacité de ravitaillement d'un projet portant sur des points de ravitaillement accessibles au public dont les points de ravitaillement ne sont pas physiquement accessibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, douze mois par année, mais au moins dix heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept, douze mois par année est prise en compte à hauteur de 80 pour cent, tandis que la capacité de ravitaillement d'un projet portant sur des infrastructures de ravitaillement privées est prise en compte à hauteur de 60 pour cent. En cas d'égalité, un rang de priorité supérieur est donné au projet portant sur les points de ravitaillement offrant le degré d'accessibilité le plus élevé.

Une seule entreprise peut être retenue par parcelle cadastrale.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 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, **paragraphe 1^{er}, point 1^o**, interviennent dans un délai d'un mois **et celles relatives aux aides octroyées sur le fondement de l'article 5, paragraphe 1^{er}, point 2^o, dans un délai de trois 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. 5 sexies. 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 5*bis* et dont les projets ne sont pas réalisés dans les délais prévus à l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 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 5*bis* pendant un délai de vingt-quatre mois à compter du constat du non-respect par le ministre.

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

Art. 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 du ministre 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.

(1bis) Les aides prévues à l'article 4 et 5 ne peuvent être cumulées entre elles pour les mêmes coûts admissibles.

(2) Les aides octroyées en vertu de la présente loi ne peuvent être cumulées pour les mêmes coûts admissibles avec d'autres aides, y compris les aides *de minimis* prévues 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*.

(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 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 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 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. 9. Transparence

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



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

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 le domaine 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 de bornes de charge pour véhicules électriques, lesquels ne produisent pas les émissions nocives pour la santé associés aux véhicules à moteur à combustion.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non



Le projet de loi n'aborde pas ces thématiques.

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

Points d'orientation
Documentation

☒ Oui ☐ Non

Le projet de loi favorisera les investissements dans le secteur des infrastructures de bornes de charge pour voitures électriques et permettra aux entreprises de diversifier leur offre.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Même si le projet de loi favorise notamment une mobilisation des terrains publics, il s'agira pour la plupart d'emplacements de stationnement déjà existants. Il est donc estimé qu'il n'entraînera en général pas une artificialisation supplémentaire des sols.

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation
Documentation

☒ Oui ☐ Non

L'objectif du projet de loi est la transition vers une mobilité électrique plus durable via le développement d'un réseau d'infrastructure de bornes de charge, notamment publiques.

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

Points d'orientation
Documentation

☒ Oui ☐ Non

Les bornes de charge subventionnées par le projet de loi doivent fournir une électricité renouvelable à 100%. Il contribuera ainsi à respecter les capacités des 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 présent projet de loi a pour vocation de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, qui est l'un des plus émetteurs, en favorisant la mobilité électrique et durable, comme indiqué au point 7.

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 pas ces thématiques.

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non



Le projet de loi n'aborde pas ces thématiques.

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**