



*Le Premier ministre,*

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 12 juin 2026 approuvant sur proposition du Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme le projet de loi ci-après ;

**Arrête :**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi instaurant un régime d'aides temporaire visant à compenser la hausse des prix du carburant pour les entreprises du secteur du transport dans le contexte de la crise au Moyen-Orient et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

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

Luxembourg, le 12 juin 2026

Le Premier ministre,

Luc Frieden

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

Lex Delles



## Exposé des motifs

**Le présent projet fait partie du paquet des mesures de l'Accord Tripartite du 8 juin 2026. Une mise en vigueur des mesures dans les meilleurs délais possibles s'impose.**

Le présent projet de loi s'inscrit dans le contexte de la dégradation récente de la situation géopolitique au Moyen-Orient et de ses répercussions économiques sur le Luxembourg. Depuis février 2026, l'aggravation des tensions dans la région, ainsi que la fermeture de facto du détroit d'Ormuz, ont provoqué une forte volatilité des marchés énergétiques mondiaux et une hausse significative des prix du pétrole. Ces évolutions affectent directement l'économie luxembourgeoise, en particulier les secteurs fortement dépendants des produits énergétiques.

Dans ses conclusions du 19 mars 2026, le Conseil européen a souligné la nécessité pour l'Union européenne de protéger sa sécurité économique et ses intérêts face aux conséquences des hostilités en cours. La Banque centrale européenne a également relevé que cette crise accentue les risques inflationnistes et pèse sur les perspectives de croissance économique dans l'Union.

Le secteur du transport est particulièrement exposé à cette hausse des coûts énergétiques. Les carburants représentent une part substantielle des coûts d'exploitation des entreprises actives dans le secteur du transport, alors même que ce secteur opère souvent avec des marges bénéficiaires très limitées. La hausse brutale et prolongée des prix du carburant menace ainsi la rentabilité de nombreuses entreprises et risque d'entraîner des perturbations importantes des chaînes d'approvisionnement, de la connectivité et du fonctionnement du marché intérieur européen.

Les entreprises de transport jouent pourtant un rôle essentiel dans l'approvisionnement de l'économie et la continuité des échanges. Une dégradation de leur situation financière pourrait conduire à des réductions de capacités, des sorties du marché et une concentration accrue du secteur, au détriment de la concurrence et de la résilience économique.

Face à cette situation exceptionnelle, la Commission européenne a adopté, le 29 avril 2026, un nouveau cadre relatif aux aides d'État destiné à permettre aux États membres de soutenir l'économie de l'Union européenne dans le contexte de la crise au Moyen-Orient. Ce cadre temporaire d'aides d'État lié à la crise au Moyen-Orient (METSAF) prévoit des mesures ciblées et temporaires afin d'atténuer les effets de la crise sur les secteurs économiques les plus exposés.

Le présent projet de loi vise dès lors à instaurer un mécanisme de soutien temporaire en faveur des entreprises du secteur du transport particulièrement exposées à la hausse des prix du carburant. Cette aide a pour objectif d'atténuer les conséquences immédiates de la crise, de préserver la continuité des activités économiques et des chaînes d'approvisionnement, ainsi que de soutenir la compétitivité et la résilience du secteur.

Les mesures prévues par le présent projet de loi s'inscrivent également dans l'objectif plus large de transition énergétique et ne remettent pas en cause les efforts visant à réduire la dépendance aux énergies fossiles et à favoriser des modes de transport plus durables.



Le soutien envisagé a pour finalité de permettre aux entreprises du secteur du transport de faire face, à court terme, aux conséquences de la hausse exceptionnelle des prix des carburants, afin de préserver leur capacité d'investissement dans des projets futurs de transition énergétique, notamment ceux liés à l'électrification et à l'amélioration de l'efficacité énergétique, qui peuvent être soutenus au titre d'autres régimes d'aides.

Le régime d'aides institué par le présent projet de loi respecte les conditions fixées par la Commission européenne dans l'encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient (C/2026/2593).



## **Projet de loi instaurant un régime d'aides temporaire visant à compenser la hausse des prix du carburant pour les entreprises du secteur du transport dans le contexte de la crise au Moyen-Orient**

### **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<sup>er</sup>. Objet et champ d'application**

(1) Le ministre ayant l'Économie dans ses attributions, ci-après le « ministre », peut octroyer des aides financières destinées à compenser la hausse des prix du carburant pour les entreprises actives dans le secteur du transport dans le contexte de la crise au Moyen-Orient.

(2) Aucune aide inférieure à 1 000 euros s'agissant de petites et moyennes entreprises et à 5 000 euros s'agissant de grandes entreprises ne peut être octroyée sur le fondement de la présente loi.

(3) La présente loi ne s'applique pas aux aides individuelles ou ad hoc en faveur d'une entreprise 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.

(4) Les employeurs qui ont été condamnés à au moins deux reprises pour contraventions aux dispositions interdisant le travail clandestin ou aux dispositions interdisant l'emploi de ressortissants de pays tiers en séjour irrégulier, au cours des quatre dernières années précédant le jugement de la juridiction compétente, sont exclus du bénéfice de la présente loi pendant une durée de trois années à compter de la date de ce jugement.

#### **Art. 2. Définitions**

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « carburant » : les produits énergétiques ci-après utilisés comme carburants, qui sont mis à la consommation dans le pays et destinés à l'alimentation des moteurs des véhicules circulant sur la voie publique ou sur rail :
  - a) essence sans plomb ;
  - b) gasoil ;



- c) gazole non routier uniquement pour les entreprises disposant d'une autorisation d'établissement visées à l'annexe 1, point 1<sup>er</sup> de la présente loi.
- 2° « consommation du carburant de l'entreprise » : la quantité de carburant consommée par l'entreprise au cours de la période éligible, telle qu'établie sur la base de pièces justificatives appropriées ;
- 3° « contrat de transport de voyageurs à prix fixe » : un contrat de transport de voyageurs dans lequel aucun mécanisme contractuel permettant d'ajuster les prix en cas de fluctuation des coûts de carburant n'a été prévu, à condition que le contrat ait été conclu avant le 1<sup>er</sup> mars 2026 ;
- 4° « coûts réels du carburant » : les prix du carburant payés par l'entreprise, exprimés en euro par litre hors TVA, tels qu'établis sur la base de pièces justificatives appropriées. En cas d'approvisionnement dans différents pays, l'entreprise doit justifier du prix effectivement payé dans chacun de ces pays, en indiquant toute éventuelle aide ou remise perçue ;
- 5° « 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 ;
- 6° « entreprises actives dans le secteur du transport » : les entreprises disposant d'une autorisation d'établissement dans le secteur du transport, telle que visée à l'annexe I de la présente loi, délivrée en application de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales ;
- 7° « entreprises 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 et 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. Pour l'application de la présente disposition, on entend par « société à responsabilité limitée » notamment les types d'entreprises mentionnés à l'annexe I de la directive 2013/34/UE 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 et moyenne entreprise en existence depuis moins de trois ans, 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. Pour l'application 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 2013/34/UE précitée ;
- 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 et moyenne entreprise, lorsque depuis les deux exercices précédents :
  - i. le ratio emprunts sur capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5 ; et
  - ii. le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0 ;
- 8° « grande entreprise » : toute entreprise ne remplissant pas les critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 ;
- 9° « intensité de l'aide » : le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts éligibles, avant impôts ou autres prélèvements ;
- 10° « moyenne entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de deux-cent-cinquante personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 millions euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 millions euros et qui répond aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 ;
- 11° « période éligible » : la période au titre de laquelle l'entreprise peut bénéficier de l'aide prévue par la présente loi, à savoir de mars à décembre 2026.
- 12° « période de référence » : les mois de janvier à décembre 2025 ;
- 13° « petite entreprise » : toute entreprise qui occupe moins de cinquante personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 millions euros et qui répond aux critères énoncés à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 ;
- 14° « règlement (UE) 2023/2831 » : 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 ;
- 15° « règlement (UE) n° 651/2014 » : 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, tel que modifié ;
- 16° « surcoûts du carburant supportés par l'entreprise » : la différence entre, d'une part, les coûts réels du carburant pendant la période éligible et, d'autre part, les coûts réels du carburant pendant la période de référence.

### **Art. 3. Aides aux entreprises du secteur du transport couvrant une partie des surcoûts du carburant**

(1) Une aide est octroyée aux entreprises actives dans le secteur du transport suivant les conditions définies au présent article.

(2) Les entreprises en difficulté sont exclues du bénéfice d'une aide sous le présent article.

Par dérogation, les petites entreprises en difficulté peuvent bénéficier d'une aide sous le présent article à condition que celles-ci ne fassent pas l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité et ne remplissent pas, en vertu du droit national qui leur est applicable, les conditions d'ouverture d'une telle procédure à la demande de leurs créanciers, et qu'elles n'aient ni bénéficié d'une aide au sauvetage encore non remboursée ou assortie d'une garantie encore non éteinte, ni bénéficié d'une aide à la restructuration dans le cadre d'un plan de restructuration toujours en cours.

(3) Pour les entreprises éligibles, les coûts éligibles sont les surcoûts du carburant supportés par l'entreprise multiplié par la consommation de carburant de l'entreprise pour son activité de transport.



Lorsqu'une entreprise éligible exerce une ou plusieurs activités non visées par l'annexe I de la présente loi en parallèle de son activité de transport, seuls les coûts réels du carburant rattachés à son activité de transport sont éligibles.

Les coûts éligibles sont calculés pour la période éligible selon la formule suivante :

$$(p(t) - p(\text{ref})) \times q(t)$$

Dans cette formule,  $p(t)$  représente les coûts réels du carburant durant la période éligible ;  $p(\text{ref})$  représente les coûts réels du carburant durant la période de référence ;  $q(t)$  représente la consommation du carburant de l'entreprise pour son activité de transport durant la période éligible.

(4) Le surcoût du carburant supporté par l'entreprise doit être supérieur à 0,1 euro par litre. Toutefois, ce surcoût est plafonné à 1 euro par litre.

(5) L'intensité de l'aide est de 70 pour cent des coûts éligibles. Cette intensité peut être réduite en cas de cumul d'aides afin de respecter les conditions prévues à l'article 9, paragraphe 2, point 2° de la présente loi.

(6) Pour les entreprises visées à l'annexe I, point 6° de la présente loi, sont seuls éligibles au titre du présent article les surcoûts de carburant supportés dans le cadre de l'exécution de prestations de transport de voyageurs couvertes par un contrat de transport de voyageurs à prix fixe. Seuls les coûts de carburant directement liés à l'exécution de ce contrat sont pris en compte pour le calcul de l'aide.

#### **Art. 4. Aides de minimis aux entreprises en difficulté du secteur du transport couvrant une partie des surcoûts du carburant**

Les entreprises en difficulté actives dans le secteur du transport, à l'exclusion des entreprises mentionnées à l'article 3, paragraphe 2°, alinéa 2 de la présente loi, peuvent se voir octroyer une aide pour autant qu'elles remplissent les conditions prévues par le règlement (UE) 2023/2831. L'octroi de cette aide est soumis aux mêmes conditions que celles prévues à l'article 3, paragraphes 3 à 6 de la présente loi, pour l'octroi de l'aide visée audit article.

#### **Art. 5. Modalités de la demande d'aide**

(1) En vue de l'octroi de l'aide, l'entreprise introduit auprès du ministre une demande écrite. Sous peine d'irrecevabilité, celle-ci est soumise via une plateforme gouvernementale sécurisée qui requiert une authentification forte et qui garantit l'authenticité et la non-répudiation de la demande, ainsi que l'identification du demandeur et contient les informations suivantes :

- 1° le nom de l'entreprise ;
- 2° le secteur dans lequel l'entreprise exerce ses activités ;
- 3° la taille de l'entreprise, conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 651/2014 ;
- 4° l'organigramme de l'entreprise ;
- 5° les comptes annuels clôturés des deux derniers exercices fiscaux de l'entreprise requérante et, le cas échéant, de l'entité économique unique dont elle fait partie ;



- 6° le répertoire avec la liste d'immatriculation de tous les véhicules de l'entreprise, et cas échéant la liste de ceux rattachés à son activité de transport ;
- 7° les pièces justificatives relatives aux achats de carburant effectués pendant la période de référence, permettant d'établir les coûts réels de carburant de l'entreprise pour son activité de transport durant cette période ;
- 8° les pièces justificatives relatives aux achats de carburant effectués pendant la période éligible, permettant d'établir les coûts réels et la consommation de carburant de l'entreprise pour son activité de transport ;
- 9° le montant des surcoûts du carburant supportés par l'entreprise pour son activité de transport sur la période éligible ;
- 10° le montant de l'aide demandé ;
- 11° le relevé d'identité bancaire de l'entreprise requérante ;
- 12° une déclaration sur l'honneur selon laquelle l'entreprise respecte les mesures restrictives visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4 de la présente loi ;
- 13° une déclaration sur l'honneur selon laquelle l'entreprise déclare toute aide ou remise éventuellement perçue sur les coûts réels du carburant dans les pays hors du Luxembourg et venant en déduction du prix payé.

(2) Lorsque l'entreprise exerce une ou plusieurs activités non visées par l'annexe I de la présente loi en parallèle de son activité de transport, elle doit également fournir les pièces justificatives permettant de démontrer que la consommation et les coûts soumis sont rattachés à son activité de transport.

(3) Pour les entreprises visées à l'annexe I, point 6° de la présente loi, l'entreprise doit fournir une preuve de l'existence d'un contrat de transport de voyageurs à prix fixe établissant l'impossibilité d'ajuster les prix, ainsi que les pièces justificatives relatives aux achats de carburant effectués au cours de la période éligible, permettant de déterminer les coûts réels et la consommation de carburant afférents à l'activité de transport de voyageurs exécutée dans le cadre dudit contrat.

(4) Lorsqu'elle porte sur l'octroi d'une aide conformément à l'article 4 de la présente loi, sous peine d'irrecevabilité, la demande d'aide contient également une déclaration sur l'honneur portant sur les aides de minimis reçues conformément au règlement (UE) 2023/2831 ou au règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis.

(5) L'entreprise donne l'accord préalable au ministre afin qu'il puisse vérifier auprès de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et du Centre commun de la sécurité sociale, que l'entreprise ne s'est pas soustraite aux charges fiscales ou sociales, le cas échéant l'entreprise joint les certificats de ces administrations prouvant que toutes les charges fiscales ou sociales ont été payées.



(6) L'entreprise peut introduire sa demande d'aide au titre des articles 3 et 4 de la présente loi, soit sur une base mensuelle, pour chaque mois de la période éligible, soit sous une forme groupée couvrant plusieurs mois de la période éligible. Le choix du mode de présentation de la demande revient à l'entreprise.

(7) L'entreprise introduit la demande visée aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 6, du présent article au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2027.

#### **Art. 6. Accès aux registres et traitement de données dans le cadre du traitement des demandes**

Dans le cadre de la présente procédure de demande, le ministre peut s'entourer des informations requises en vue d'apprécier si un demandeur satisfait aux exigences prévues par la présente loi. Il peut accéder, y compris par un système informatique direct et automatisé, et traiter des données, personnelles ou non :

- 1° du registre général des personnes physiques et morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales ;
- 2° du fichier du registre de commerce et des sociétés exploité en vertu de la loi du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises et modifiant certaines autres dispositions légales ;
- 3° du fichier de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA relatif aux arriérés de TVA ;
- 4° du fichier de l'Administration des contributions directes relatif aux arriérés d'impôts directs ;
- 5° du volet B du fichier du casier judiciaire ;
- 6° du système d'information sur le marché intérieur et les systèmes de coopération administrative, tels qu'ils sont prévus dans la loi modifiée du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur et dans la loi modifiée du 28 octobre 2016 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles ;
- 7° du fichier du Registre des bénéficiaires effectifs exploité en vertu de la loi modifiée du 13 janvier 2019 instituant un Registre des bénéficiaires effectifs ;
- 8° du fichier relatif aux affiliations des salariés, des indépendants et des employeurs gérés par le Centre commun de la sécurité sociale sur la base de l'article 413 du Code de la Sécurité sociale ;
- 9° du fichier du registre des autorisations d'établissement délivrée en application de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

#### **Art. 7. Octroi des aides**

(1) Les aides prévues aux articles 3 et 4 de la présente loi prennent la forme de subventions.

(2) Les aides sont octroyées au plus tard le 31 mars 2027.



## **Art. 8. Condition liée au respect des obligations fiscales et sociales**

En cas de dettes en matière de charges fiscales et sociales envers l'Administration des contributions directes, l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ou le Centre commun de la sécurité sociale, le ministre peut subordonner l'octroi de l'aide au paiement intégral de ces dettes ou à l'acceptation d'un plan d'apurement de ces dettes par les administrations concernées. Le demandeur peut opter pour un paiement partiel ou total de ces dettes par un versement du ministre de la somme due en vertu de l'aide accordée aux administrations concernées.

## **Art. 9. Règles de cumul**

(1) Afin de déterminer si les seuils et les intensités d'aide maximales fixés par la présente loi sont respectés, il est tenu compte du montant total des aides d'État octroyées en faveur du demandeur.

(2) Les aides aux coûts éligibles identifiables prévues par la présente loi peuvent être cumulées avec :

- 1° toute autre aide d'État, dès lors qu'elle porte sur des coûts éligibles identifiables différents ;
- 2° toute autre aide d'État portant sur les mêmes coûts éligibles, se chevauchant en partie ou totalement, uniquement dans les cas où ce cumul ne conduit pas à un dépassement de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides en vertu des règles applicables.

(3) Pour les mêmes coûts éligibles, les aides prévues à l'article 4 de la présente loi peuvent être cumulées avec celles octroyées en application du règlement (UE) 2023/2831.

## **Art. 10. Dispositions budgétaires**

L'octroi et le versement des aides instituées par la présente loi se font dans la limite des crédits prévus par la loi budgétaire annuelle.

## **Art. 11. Transparence**

(1) Toute aide individuelle octroyée sur base de l'article 3 de la présente loi supérieure à 100 000 euros est publiée sur le site de transparence de la Commission européenne au plus tard six mois après son octroi et conformément à l'annexe III du règlement (UE) n° 651/2014.

(2) Toute aide individuelle octroyée sur base de l'article 4 de la présente loi est publiée sur le registre central de de la Commission européenne au plus tard 20 jours ouvrables après son octroi et conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2023/2831.

## **Art. 12. Contrôle et restitution de l'aide**

(1) L'entreprise perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi lorsqu'après l'octroi de l'aide il s'avère que la décision d'octroi a été prise sur la base de renseignements inexacts ou incomplets.

(2) La perte du bénéfice de l'aide implique le remboursement 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.



(3) Seul le ministre peut constater les faits entraînant la perte du bénéfice de l'aide.

(4) 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 le dernier versement. À cette fin, celle-ci est tenue de fournir au ministre toutes les pièces et tous les renseignements utiles à l'accomplissement de la mission de contrôle.

### **Art. 13. Dispositions pénales**

Les personnes qui ont obtenu un des avantages prévus par la présente loi sur base de renseignements sciemment inexacts ou incomplets sont passibles des peines prévues à l'article 496 du Code pénal, sans préjudice de la restitution des avantages prévus à l'article 12 ci-avant.

### **Art. 14. Clause suspensive**

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

## **Annexe**

### **Annexe 1**

#### **Entreprises actives dans le secteur du transport**

Sont considérées comme entreprises actives dans le secteur du transport, au sens de la présente loi, les entreprises disposant d'une autorisation d'établissement délivrée en application de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales pour l'exercice d'au moins une des activités suivantes :

- 1° Transport de marchandises par voie ferroviaire ;
- 2° Transport international de marchandises par route avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes ;
- 3° Transport international de marchandises par route avec des véhicules entre 2,5 et 3,5 tonnes ;
- 4° Transport national de marchandises par route avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes ;
- 5° Transport national de marchandises par route avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes ;
- 6° Transport national de voyageurs par route.



## Commentaire des articles

### *Ad Article 1<sup>er</sup>*

Conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, le présent projet de loi a pour objet d'instaurer un régime d'aides temporaire destiné à compenser la hausse des prix du carburant supportée par les entreprises dans le contexte de la crise au Moyen-Orient, au bénéfice des entreprises du secteur du transport régulièrement établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Est considérée comme éligible toute entreprise exerçant une activité dans le secteur du transport et disposant d'une autorisation d'établissement délivrée en application de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales pour une activité figurant à l'annexe I du présent projet de loi.

Seules les entreprises actives dans le secteur du transport de marchandises, que ce soit par route ou par voie ferroviaire, sont éligibles au titre de la présente loi.

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre de l'encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient (C/2026/2593) (ci-après « METSAF ») établi par la Commission européenne.

Le ministre ayant l'Économie dans ses attributions (ci-après le « ministre ») dispose d'une compétence exclusive pour l'octroi des aides mises en place par le projet de loi.

Le paragraphe 2 exclut du champ d'application du présent projet de loi les aides dont le montant est inférieur aux seuils fixés. Cette disposition vise à garantir que les aides accordées produisent un effet économique significatif, en évitant l'octroi de montants trop faibles qui ne permettraient pas de répondre efficacement à l'objectif de soutien poursuivi.

Une différenciation est opérée entre les petites et moyennes entreprises et les grandes entreprises, les premières bénéficiant d'un seuil d'intervention plus bas.

Le paragraphe 3 exclu quant à lui les aides individuelles ou ad hoc en faveur d'entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise par une décision antérieure de la Commission européenne déclarant une aide illégale et incompatible avec le marché intérieur. Cette disposition vise à garantir le respect des décisions de la Commission européenne et à assurer que les aides accordées dans le cadre du présent régime ne bénéficient pas à des entreprises n'ayant pas respecté leurs obligations de récupération.

Le paragraphe 4 exclut quant à lui les employeurs qui ont fait l'objet de certaines condamnations du bénéfice du régime d'aides mis en place par le projet de loi.

### *Ad Article 2*

L'article 2 définit certaines notions qui sont utilisées dans le projet de loi.

Le point 1<sup>o</sup> définit la notion de « carburant » au sens de la présente loi afin d'encadrer précisément les produits énergétiques pouvant être pris en compte dans le cadre du régime d'aide.



Sont visés les produits énergétiques mis à la consommation sur le territoire national et destinés à l'alimentation des moteurs des véhicules circulant sur la voie publique ou sur rail. Cette définition couvre ainsi l'essence sans plomb ainsi que le gasoil.

Le gazole non routier est également inclus dans le champ de la définition, mais uniquement lorsqu'il est utilisé par des entreprises disposant d'une autorisation d'établissement pour les activités visées à l'annexe I, point 1er, du présent projet de loi. Cette limitation vise à éviter toute extension du bénéfice de la mesure à des usages ne relevant pas du secteur du transport par voie ferroviaire.

Le point 2° définit la quantité de carburant consommée par l'entreprise durant la période éligible. Cette consommation est établie sur la base de pièces justificatives appropriées, afin de garantir la fiabilité des données utilisées pour le calcul de l'aide et d'assurer un contrôle effectif de l'éligibilité et du montant des aides accordées.

Le point 3° introduit une définition de la notion de « contrat de transport de voyageurs à prix fixe ». Cette définition est ajoutée afin d'identifier les contrats conclus par les entreprises visées à l'annexe I, point 6° du présent projet de loi, dans la perspective de l'octroi d'une aide destinée à soutenir les entreprises qui ne disposent pas de la possibilité de réviser leurs prix en cas de variation des coûts de carburant dans le cadre de contrats de transport de voyageurs.

La qualification de contrat de transport de voyageurs à prix fixe repose ainsi sur l'absence de tout mécanisme contractuel permettant d'ajuster le prix en fonction des fluctuations des coûts de carburant. Sont dès lors exclus de cette qualification les contrats comportant des clauses de révision de prix ou tout autre dispositif similaire lié à l'évolution des coûts de carburant, qu'il soit automatique ou laissé à l'appréciation des parties.

Par ailleurs, la définition est limitée aux contrats conclus avant le 1er mars 2026. Cette condition temporelle permet d'encadrer le champ d'application de la mesure aux engagements contractuels déjà formés avant le début de la crise au Moyen-Orient, afin de cibler les contrats conclus dans un contexte économique antérieur à cette crise.

Le point 4° précise la notion de « coûts réels du carburant », qui vise à encadrer de manière précise les prix effectivement supportés par l'entreprise pour son activité de transport.

Les coûts pris en considération correspondent aux prix effectivement payés par l'entreprise pour l'acquisition de carburant, exprimés en euros par litre hors TVA.

La détermination des coûts réels repose obligatoirement sur des pièces justificatives appropriées permettant d'attester les prix déclarés.

En cas d'approvisionnement dans plusieurs pays, l'entreprise est tenue de justifier le prix effectivement payé dans chacun des pays concernés. Elle doit également déclarer toute aide ou remise éventuellement perçue dans ces pays et venant en déduction du prix acquitté, afin d'éviter tout double financement du carburant. Ces informations sont fournies sur la base d'une déclaration sur l'honneur de l'entreprise.

Le point 5° reprend la définition prévue par la loi du 6 juin 2025 relative à la promotion de la recherche, du développement et de l'innovation. Le cas échéant, ces définitions font l'objet de précisions dans le cadre du commentaire des articles concernés.



Le point 6° définit la notion d'« entreprises actives dans le secteur du transport » aux fins du présent projet de loi.

Sont visées les entreprises disposant d'une autorisation d'établissement délivrée en application de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales pour l'exercice d'une activité relevant du secteur du transport telle qu'énumérée à l'annexe I du présent projet de loi.

Cette définition a pour objet de circonscrire avec précision le champ des bénéficiaires éligibles aux mesures prévues par la présente loi. Seules les entreprises exerçant des activités de transport de marchandises, soit par route, soit par voie ferroviaire, peuvent être considérées comme des entreprises actives dans le secteur du transport au sens du présent projet de loi.

L'annexe I vise plus particulièrement les activités de transport de marchandises par voie ferroviaire ainsi que les différentes catégories de transport de marchandises par route soumises à autorisation d'établissement, à savoir le transport international de marchandises par route au moyen de véhicules de plus de 3,5 tonnes, le transport international de marchandises par route au moyen de véhicules dont la masse maximale autorisée est comprise entre 2,5 et 3,5 tonnes, ainsi que le transport national de marchandises par route, indépendamment du tonnage des véhicules utilisés.

Le renvoi à l'autorisation d'établissement délivrée en application de la loi précitée du 2 septembre 2011 permet de disposer d'un critère objectif et facilement vérifiable pour déterminer l'éligibilité des entreprises concernées.

Les points 7°, 8°, 10° et 13° reprennent les définitions prévues par 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, tel que modifié. Le cas échéant, ces définitions font l'objet de précisions dans le cadre du commentaire des articles concernés.

Le point 11° définit la notion de « période éligible », qui correspond à la période au titre de laquelle les entreprises peuvent bénéficier de l'aide prévue par la présente loi. Cette période s'étend du mois de mars 2026 au mois de décembre 2026 inclus. Elle correspond à la période d'éligibilité prévue par le METSAF.

Le point 12° définit la « période de référence », correspondant à l'année 2025. Cette période sert de base comparative pour le calcul du surcoût de carburant supporté par les entreprises. Le recours à une période annuelle complète vise à garantir une référence stable et représentative, permettant d'apprécier de manière équilibrée l'évolution des prix du carburant entre la période de référence et la période éligible.

Le point 16° définit les « surcoûts du carburant supportés par l'entreprise » comme la différence entre les coûts réels du carburant observés pendant la période éligible et les coûts réels moyens constatés durant la période de référence. Cette méthode permet d'identifier de manière claire et comparable l'augmentation effective des coûts supportés par les entreprises, servant de base au calcul de l'aide.



### *Ad Article 3*

Le présent article définit les modalités de calcul de l'aide accordée aux entreprises du secteur du transport.

Le paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, précise que les entreprises en difficulté, telles que définies à l'article 2, point 6°, ne peuvent pas bénéficier des aides instituées par le présent projet de loi, cette qualification étant appréciée au niveau de l'entreprise telle que définie à l'article 2, point 4°.

Le paragraphe 2, alinéa 2, introduit une dérogation à l'exclusion des entreprises en difficulté prévue au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, en faveur des petites entreprises.

Cette dérogation permet à ces entreprises de bénéficier des aides prévues par le présent projet de loi, à condition qu'elles ne se trouvent pas dans une situation d'insolvabilité ou de pré-insolvabilité au sens du droit national applicable, notamment qu'elles ne fassent pas l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité et ne remplissent pas les conditions d'ouverture d'une telle procédure à la demande de leurs créanciers.

Elle est en outre subordonnée à la condition que les entreprises concernées n'aient pas bénéficié d'une aide au sauvetage non encore remboursée ou assortie d'une garantie encore en vigueur, ni d'une aide à la restructuration faisant l'objet d'un plan de restructuration en cours.

Cette disposition vise à faciliter l'accès au régime d'aides pour les petites entreprises, en limitant les exigences relatives à la démonstration du statut d'entreprise en difficulté. La documentation relative au contrôle de ce critère n'est ainsi pas requise dans ce cas spécifique. Cette dérogation découle directement du METSAF.

Le paragraphe 3 définit les coûts éligibles pouvant faire l'objet d'une aide au titre du présent projet de loi. Ceux-ci correspondent aux surcoûts de carburant supportés par une entreprise éligible pour l'exercice de son activité de transport.

Afin de garantir que l'aide soit strictement limitée aux activités visées par le présent projet de loi, il est précisé que, lorsqu'une entreprise exerce également des activités autres que celles énumérées à l'annexe I, seuls les coûts de carburant effectivement rattachables à son activité de transport sont pris en compte pour le calcul de l'aide. Cette disposition vise à éviter toute compensation de coûts liés à des activités ne relevant pas du champ d'application du présent projet de loi.

Le paragraphe établit également la méthode de calcul des coûts éligibles. Ceux-ci sont déterminés en multipliant le surcoût unitaire du carburant constaté au cours de la période éligible par la quantité de carburant consommée pour l'activité de transport durant cette même période.

La formule retenue, à savoir  $(p(t) - p(\text{ref})) \times q(t)$ , permet de mesurer l'augmentation effective des coûts de carburant par rapport à une période de référence. Dans cette formule,  $p(t)$  correspond au coût réel du carburant durant la période éligible,  $p(\text{ref})$  au coût réel du carburant durant la période de référence et  $q(t)$  à la consommation de carburant de l'entreprise pour son activité de transport durant la période éligible.

Cette méthode de calcul garantit que l'aide est proportionnée aux surcoûts effectivement supportés par chaque entreprise tout en tenant compte du niveau réel de son activité de transport.



La formule de calcul retenue reprend l'approche prévue par le METSAF, selon laquelle les surcoûts éligibles sont déterminés par référence à l'écart entre le prix du carburant constaté pendant la période éligible et un prix de référence correspondant à la moyenne annuelle des prix du carburant observés en 2025.

Le paragraphe 4 encadre les surcoûts éligibles en fixant un seuil minimal de 0,1 euro par litre et un plafond de 1 euro par litre. Le seuil minimal garantit que l'aide n'intervient qu'en présence d'un écart de prix suffisamment significatif pour justifier une intervention publique. Le plafond vise, pour sa part, à limiter l'exposition budgétaire de l'État en excluant la prise en compte de la fraction des surcoûts excédant 1 euro par litre. Ainsi, lorsque le surcoût constaté dépasse ce plafond, seul le montant correspondant à un surcoût maximal de 1 euro par litre est retenu pour le calcul de l'aide.

Le paragraphe 5 fixe l'intensité maximale de l'aide à 70 % des coûts éligibles. Ce taux apparaît approprié dans la mesure où il implique que les entreprises supportent elles-mêmes une partie des surcoûts encourus. Cette participation propre vise à maintenir une incitation à l'adaptation des modèles économiques et à la réduction progressive de la dépendance aux carburants fossiles, conformément aux objectifs de la transition énergétique.

Le paragraphe 6 précise les conditions d'éligibilité des surcoûts pour les entreprises visées à l'annexe I, point 6° du présent projet de loi. Sont ainsi seuls éligibles les surcoûts de carburant supportés dans le cadre de l'exécution de prestations de transport de voyageurs réalisées en exécution d'un contrat de transport de voyageurs à prix fixe. Cette limitation vise à réserver le bénéfice de la mesure aux situations dans lesquelles les entreprises supportent effectivement une charge additionnelle liée aux variations des coûts de carburant, sans possibilité contractuelle de répercussion sur les prix.

Par ailleurs, il est précisé que seuls les coûts de carburant directement liés à l'exécution du contrat sont pris en compte pour le calcul de l'aide. Cette exigence permet de garantir un lien direct entre les dépenses déclarées et l'activité couverte par le contrat.

#### *Ad Article 4*

L'article 4 vise à étendre le bénéfice d'une aide aux entreprises en difficulté actives dans le secteur du transport.

Ces entreprises peuvent se voir octroyer une aide de minimis, sous réserve du respect des mêmes conditions que celles applicables à l'aide prévue à l'article 3, notamment celles fixées aux paragraphes 3 à 5 du même article. Cette référence assure une cohérence des critères d'éligibilité et des modalités de calcul entre les différents régimes d'aide prévus par le présent projet de loi.

Toutefois, contrairement à l'aide visée à l'article 3, la présente disposition relève du régime des aides de minimis tel que défini par le règlement (UE) 2023/2831.

Dès lors, les entreprises concernées par le présent article peuvent bénéficier d'une aide uniquement dans les limites et conditions fixées par le règlement précité. En particulier, le montant total des aides de minimis octroyées à une entreprise unique ne peut excéder 300 000 euros sur une période de trois ans, conformément au plafond établi par ledit règlement.

L'objectif est de permettre le soutien des entreprises en difficulté qui ne sont pas couvertes par le METSAF.



#### *Ad Article 5*

L'article 5 fixe les modalités selon lesquelles les entreprises doivent demander les aides prévues par le présent projet de loi.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> précise que les demandes doivent être introduites auprès du ministre par voie électronique au moyen d'une plateforme gouvernementale sécurisée. Le recours à cette plateforme, assorti d'une authentification forte, vise à garantir l'identité du demandeur, l'authenticité de la demande et la non-répudiation des échanges. Le paragraphe énumère de manière exhaustive les informations et pièces à fournir, afin de permettre au ministre d'apprécier l'éligibilité de l'entreprise et les coûts éligibles.

Le paragraphe 2 prévoit que, lorsque l'entreprise exerce également des activités dans d'autres secteurs que celui du transport défini par le présent projet de loi, elle est tenue de fournir les pièces justificatives permettant d'établir que la consommation et les coûts déclarés se rapportent à son activité de transport.

Le paragraphe 3 prévoit que les entreprises visées à l'annexe I, point 6° du présent projet de loi doivent produire tout document attestant de l'existence d'un contrat de transport de voyageurs à prix fixe établissant l'impossibilité d'ajuster les prix. Cette exigence vise à garantir que seules les situations caractérisées par une absence de mécanisme de révision tarifaire puissent bénéficier d'une aide.

Par ailleurs, les entreprises doivent fournir les pièces justificatives relatives aux achats de carburant réalisés au cours de la période éligible. Ces documents permettent de déterminer les coûts réels ainsi que la consommation de carburant afférents à l'activité de transport de voyageurs exécutée dans le cadre du contrat concerné.

L'ensemble de ces justificatifs a pour objet d'assurer la traçabilité des dépenses déclarées et de permettre une vérification effective de l'éligibilité des coûts pris en compte pour l'octroi de l'aide.

Le paragraphe 4 prévoit que, pour les demandes d'aide fondées sur l'article 4 du présent projet de loi, une déclaration sur l'honneur relative aux aides de minimis perçues, conformément au règlement (UE) 2023/2831 ou au règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis, est requise conformément au règlement (UE) 2023/2831.

Le paragraphe 5 prévoit enfin l'accord préalable de l'entreprise permettant au ministre de procéder aux vérifications nécessaires auprès des administrations fiscales et sociales compétentes. Cette disposition vise à s'assurer du respect des obligations fiscales et sociales par le demandeur et s'inscrit dans une logique de simplification administrative et d'application du principe du « once only ».

Le paragraphe 6 précise les modalités de présentation des demandes d'aide introduites au titre des articles 3 et 4 de la présente loi.

Afin d'assurer une certaine flexibilité administrative tout en garantissant une gestion efficace des demandes, l'entreprise dispose de la faculté d'introduire sa demande soit sur une base mensuelle, soit sous une forme groupée couvrant plusieurs mois de la période éligible.



Le choix du mode de présentation est laissé à l'entreprise, ce qui lui permet d'adapter la fréquence de ses demandes en fonction de ses besoins organisationnels et de la structure de ses données comptables et opérationnelles.

Cette souplesse vise à simplifier les démarches administratives pour les entreprises.

Le paragraphe 6 fixe le délai dans lequel les entreprises doivent introduire leur demande d'aide. Celui-ci est fixé au 1<sup>er</sup> février 2027, dans la mesure où le METSAF prévoit que l'octroi de l'aide doit intervenir avant le 31 mars 2027.

#### *Ad Article 6*

L'article 5 précise les informations dont le ministre peut se prévaloir aux fins de l'instruction des demandes d'aide et de la vérification de l'éligibilité des demandeurs. L'article habilite le ministre à solliciter et à consulter toute information qu'il estime nécessaire au traitement du dossier, afin d'assurer le respect des dispositions légales applicables et de fonder sa décision sur l'ensemble des éléments pertinents.

À cette fin, l'article énumère les registres et fichiers auxquels le ministre est autorisé à accéder dans le cadre de l'examen des demandes d'aide. Ces accès s'inscrivent dans l'application du principe du « once only », visant à limiter la charge administrative pesant sur les entreprises.

#### *Ad Article 7*

L'article 7 précise la forme que peuvent revêtir les aides accordées au titre du présent projet de loi, ainsi que la date limite à laquelle celles-ci peuvent être octroyées.

#### *Ad Article 8*

L'article 8 prévoit qu'en cas de dettes en matière de charges fiscales et sociales envers l'Administration des contributions directes, l'Administration de l'enregistrement et des domaines ou le Centre commun de la sécurité sociale, le ministre peut subordonner l'octroi de l'aide au paiement intégral de ces dettes ou à l'acceptation d'un plan d'apurement de ces dettes par les administrations concernées. L'entreprise peut opter pour un paiement partiel ou total de ces dettes par un versement du ministre de la somme due en vertu de l'aide accordée aux administrations concernées.

#### *Ad Article 9*

L'article 9 traite des règles de cumul des aides afin de déterminer si les seuils et les intensités d'aide maximales fixés par le présent projet de loi sont respectés. Il distingue premièrement les aides aux coûts éligibles identifiables pouvant être cumulées avec toute autre aide d'Etat, dès lors qu'elle porte sur des coûts éligibles identifiables différents, ainsi que toute autre aide d'Etat portant sur les mêmes coûts éligibles, se chevauchant en partie ou totalement, uniquement dans les cas où ce cumul ne conduit pas à un dépassement de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides en vertu des règles applicables.

Enfin, le paragraphe 3 prévoit que, pour les mêmes coûts éligibles, les aides instituées à l'article 4 du présent projet de loi peuvent être cumulées avec des aides relevant du règlement (UE) 2023/2831.



#### *Ad Article 10*

L'article 10 précise que l'octroi ainsi que le versement des aides instituées par le projet de loi se font dans la limite des crédits budgétaires.

#### *Ad Article 11*

L'article 10 instaure les obligations de transparence conformément aux exigences du METSAF et du règlement (UE) 2023/2831.

Il prévoit que toute aide individuelle octroyée sur le fondement de l'article 3 du présent projet de loi fait l'objet d'une publication sur le site de transparence de la Commission européenne. Cette publication intervient dans un délai maximal de six mois à compter de l'octroi de l'aide et s'effectue dans le respect des modalités prévues à l'annexe III du règlement (UE) n° 651/2014.

De plus, il prévoit que toute aide individuelle octroyée sur le fondement de l'article 4 du présent projet de loi fait l'objet d'une publication sur le registre central de de la Commission européenne au plus tard 20 jours ouvrables après son octroi et conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2023/2831.

#### *Ad Article 12*

L'article 12 traite de la perte du bénéfice de l'aide et des conséquences de celle-ci.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> prévoit la perte du bénéfice de l'aide lorsque, après son octroi, il apparaît que la décision a été fondée sur des informations inexactes ou incomplètes fournies par l'entreprise bénéficiaire. Cette disposition vise à garantir l'exactitude des éléments déclarés lors de la demande et à assurer la bonne utilisation des fonds publics.

Lorsque les faits relevant du paragraphe 1<sup>er</sup> ont été constatés, l'entreprise doit restituer le montant indûment touché, augmenté des intérêts légaux. En principe, cette restitution doit avoir lieu dans un délai de 3 mois à compter de la décision ministérielle de retrait.

En tout état de cause, il appartient au seul ministre de constater les faits entraînant la perte du bénéfice de l'aide.

L'entreprise qui a bénéficié d'une aide sur le fondement de la loi en projet peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à 10 ans après l'octroi de l'aide. Conformément au paragraphe 4, elle est tenue de fournir toutes les pièces et tous les renseignements nécessaires à ce contrôle.

#### *Ad Article 13*

L'article 13 clarifie que les entreprises qui se sont vu octroyer une aide sur la base de renseignements sciemment inexacts ou incomplets s'exposent – en sus de la perte du bénéfice de l'aide – à la sanction pénale prévue à l'article 496 du Code pénal.



*Ad Article 14*

Le présent régime d'aides devant être notifié à la Commission européenne, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, celui-ci ne peut être mis en œuvre avant l'approbation de cette dernière, ce que l'article 14 a pour objet de préciser.



## Fiche financière

Dans le cadre des prévisions budgétaires relatives au présent régime d'aides, le ministère de l'Économie a retenu comme base de calcul le prix du gasoil hors TVA ainsi que le volume prévisionnel de consommation des poids lourds immatriculés au Luxembourg, estimé à une consommation moyenne de 20 millions de litres de carburant par mois.

Pour rappel, le calcul de l'aide repose sur la formule suivante :

$$(p(t)-p(\text{ref})) \times q(t)$$

dans laquelle :

- $p(t)$  représente les coûts unitaires du carburant supportés par l'entreprise pendant la période éligible ;
- $p(\text{ref})$  représente les coûts unitaires moyens du carburant durant la période de référence fixée à l'annexe II de la présente loi ;
- $q(t)$  représente la consommation de carburant de l'entreprise.

Pour les besoins de l'estimation budgétaire, il a été retenu un prix unitaire moyen du gasoil de 1,6171 euro par litre hors TVA pour la période éligible observé allant du 3 mars au 13 mai 2026, ainsi qu'un prix de référence du gasoil fixé à 1,2298 euro par litre.

Après application de la formule précitée et du taux d'intensité de l'aide fixé à 70 %, il résulte un montant estimatif mensuel de 5 422 200 euros. Sur l'ensemble de la durée du régime, couvrant dix mois, le coût budgétaire total estimé s'élève à 54 222 000 euros.

Il convient toutefois de relever que cette estimation dépend étroitement de l'évolution du prix du carburant ainsi que du niveau de consommation des entreprises éligibles. Les montants précités correspondent dès lors à une hypothèse maximale d'intervention financière de l'État.

Afin d'évaluer l'incidence budgétaire potentielle du régime, trois scénarios ont été établis sur la base du prix moyen du carburant constaté pour la période du 3 mars au 13 mai 2026 :

- un scénario de croissance, reposant sur une augmentation de 10 % du prix du carburant ;
- un scénario stable, fondé sur une évolution nulle du prix du carburant ;
- un scénario de décroissance, reposant sur une diminution de 10 % du prix du carburant.

Dans chacun de ces scénarios, les projections sont effectuées à partir du prix moyen observé au cours de la période de référence précitée.

Afin de tenir compte des entreprises potentiellement non éligibles ainsi que de celles relevant du régime de minimis, pour lesquelles l'aide serait plafonnée à 300 000 €, une moins-value de 20 % est appliquée aux prévisions budgétaires.



L'impact budgétaire total estimé du régime d'aides se situe ainsi entre 25 266 080 euros et 61 489 120 euros, selon le scénario retenu. Le principal facteur d'incertitude demeure l'évolution du prix du carburant, lequel présente un caractère particulièrement volatil.



## CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHHECK

 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 instaurant un régime d'aides temporaire visant à compenser la hausse des prix du carburant pour les entreprises du secteur du transport dans le contexte de la crise au Moyen-Orient

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<sup>ème</sup> 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 sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

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

Points d'orientation Documentation  Oui  Non

Le projet de loi sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

### 3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation Documentation  Oui  Non



Le projet de loi sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

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

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

Le projet de loi sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

**5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

Le projet de loi sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

**6. Assurer une mobilité durable.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

Le projet de loi sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

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

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

Le projet de loi sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

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

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

Le projet de loi sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

**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 sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

**10. Garantir des finances durables.**

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non



Le projet de loi sous rubrique n'a pas d'impact sur ce champ d'action.

**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**



## 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.

### 1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi instaurant un régime d'aides temporaire visant à compenser la hausse des prix du carburant pour les entreprises du secteur du transport dans le contexte de la crise au Moyen-Orient		
Ministre initiateur :	Le Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme		
Auteur(s) :	Charly Lippert		
Téléphone :	247-84719	Courriel :	charly.lippert@eco.etat.lu
Objectif du projet :	Soutenir les entreprises du secteur du transport particulièrement exposées à la hausse des prix du carburant, dans le contexte des tensions et de la crise au Moyen-Orient, afin de préserver leur activité, leur compétitivité et la continuité des chaînes de transport et d'approvisionnement.		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) :			
Date :	18/05/2026		

### 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 :

### 3. Mieux légiférer

**1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis <sup>1</sup>:**

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

<sup>1</sup> 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 :

Remarques / Observations :

**3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

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 ?**  Oui  Non  N.a. <sup>2</sup>

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

Des dérogations au critère relatif au ratio d'entreprise en difficulté sont prévues pour les petites entreprises.

**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 :



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. <sup>2</sup>

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. <sup>2</sup>

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

<sup>2</sup> 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 ?

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) <sup>3</sup>

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 :



- 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. <sup>2</sup>

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

<sup>3</sup> 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. <sup>2</sup>

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Économie 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. <sup>2</sup>

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>