
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

* * *

Rapport de la Commission spéciale « Tripartite » (03.07.2026)

La Commission spéciale « Tripartite » se compose de : M. Laurent Zeimet, Président ; Mme Carole Hartmann, Rapportrice ; Mme Diane Adehm, M. André Bauler, M. Gilles Baum, M. Marc Baum, Mme Taina Bofferding, M. Jeff Boonen, M. Luc Emering, M. Georges Engel, M. Franz Fayot, Mme Alexandra Schoos, Mme Sam Tanson, M. Charles Weiler, Mme Stéphanie Weydert, Membres.

I. Antécédents

Monsieur le Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme Lex Delles a procédé au dépôt officiel du projet de loi n°8765 à la Chambre des Députés en date du 12 juin 2026. Au texte gouvernemental étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, un *check* de durabilité et une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été renvoyé en Commission spéciale « Tripartite ».

La commission parlementaire a examiné le projet de loi lors de sa réunion du 17 juin 2026 et a désigné Madame la Députée Carole Hartmann comme rapportrice du projet de loi n°8765.

Le Conseil d'État a émis un avis en date du 26 juin 2026 dont la commission parlementaire a pris connaissance lors de sa réunion du 30 juin 2026.

Lors de sa réunion du 3 juillet 2026, la Commission spéciale « Tripartite » a approuvé le présent projet de rapport.

*

II. Objet

Le texte s'inscrit dans le cadre du paquet de mesures prévu par l'Accord Tripartite du 8 juin 2026 et vise à instaurer un soutien temporaire aux entreprises du secteur du transport afin d'atténuer l'impact de la hausse des prix des carburants liée à la crise géopolitique, tout en préservant leur activité, leur compétitivité et la continuité des chaînes d'approvisionnement.

*

III. Considérations générales

Depuis février 2026, l'intensification des tensions et la fermeture du détroit d'Ormuz ont entraîné une forte volatilité des marchés énergétiques mondiaux ainsi qu'une hausse significative des prix du pétrole, avec des répercussions directes sur l'économie luxembourgeoise, en particulier sur les secteurs fortement dépendants des produits énergétiques.

Dans ce contexte, le Conseil européen a rappelé la nécessité de préserver la sécurité économique de l'Union, tandis que la Banque centrale européenne a souligné l'augmentation des risques inflationnistes et les effets négatifs sur la croissance économique.

Le secteur du transport est particulièrement sensible à l'augmentation des coûts énergétiques, les carburants constituant une part significative de ses charges d'exploitation. Une hausse durable des prix risque de compromettre la rentabilité de nombreuses entreprises et pourrait perturber les chaînes d'approvisionnement ainsi que le fonctionnement du marché intérieur européen.

Dans ce cadre, la Commission européenne a adopté le 29 avril 2026 un cadre temporaire d'aides d'État (METSAF), permettant aux États membres de soutenir les secteurs les plus touchés par la crise au Moyen-Orient.

Dans ce cadre, ce texte instaure un mécanisme de soutien temporaire en faveur des entreprises du secteur du transport particulièrement exposées à la hausse des prix du carburant. Ce dispositif a pour objectif de limiter les effets immédiats de la crise, de garantir la continuité des activités économiques ainsi que des chaînes d'approvisionnement, et de consolider la compétitivité et la résilience du secteur concerné.

Cette aide vise avant tout à permettre aux entreprises de conserver leur capacité d'investissement dans des projets liés à la transition énergétique. Elle s'inscrit dans un objectif plus large de transition énergétique et s'articule avec les efforts engagés pour réduire la dépendance aux énergies fossiles, tout en favorisant le développement de modes de transport plus durables.

Le régime d'aides prévu est conforme aux conditions fixées par la Commission européenne dans l'encadrement temporaire des aides d'État lié à la crise au Moyen Orient (C/2026/2593) (ci-après « METSAF »).

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé aux commentaires des articles.

*

IV. Avis du Conseil d'État

La Haute Corporation n'a pas émis d'opposition formelle au niveau du fond du texte.

Le Conseil d'État relève que l'article 14, qui reprend une clause de « standstill » conditionnant l'entrée en vigueur du régime d'aides à une décision de la Commission européenne déclarant sa compatibilité avec le marché intérieur, pourrait devenir sans objet si cette décision intervient avant l'adoption du texte, auquel cas il conviendrait de le supprimer.

*

V. Commentaire des articles

Observations préliminaires d'ordre légistique

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État a soulevé quelques observations générales d'ordre légistique.

La Haute Corporation rappelle les points suivants :

- 1) Les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, à l'exception des cas où l'emploi du mot « présent » peut s'avérer nécessaire dès lors que son omission peut être de nature à introduire un doute au sujet de l'acte visé, et plus particulièrement lorsque plusieurs actes sont visés à un même endroit. À titre d'exemple, à l'article 3, paragraphes 3, alinéa 2, 5, deuxième phrase, et 6, première phrase, les mots « de la présente loi » sont à omettre.
- 2) Pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ».
- 3) Les formules comme « une ou plusieurs » ou « d'une ou de plusieurs » sont à écarter. Il y a lieu de recourir au pluriel pour viser indistinctement un ou plusieurs éléments.
- 4) Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates. Par ailleurs, en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable. Ainsi, par exemple, à l'article 2, point 10°, il convient d'écrire « 50 000 000 euros » et « 43 000 000 euros » et à l'article 11, paragraphe 2, « vingt jours ».

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission fait siennes les observations du Conseil d'État et procède aux modifications qui s'imposent.

Redressement d'une erreur matérielle :

Dans un souci d'harmonisation avec le reste du texte conformément aux propositions légistiques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide lors de sa réunion du 30 juin 2026 de procéder au redressement de l'erreur matérielle suivante dans le texte du projet de loi. Il s'agit de remplacer les mots « annexe I » par « annexe 1 » lorsqu'il est fait référence à l'annexe 1 du projet de loi,

- à l'article 2, point 6°;
- à l'article 3, paragraphe 3, alinéa 2 ;
- à l'article 3, paragraphe 6, première phrase ;
- à l'article 5, paragraphe 2 ;
- à l'article 5, paragraphe 3.

Ad Article 1^{er} : Objet et champ d'application

L'article 1^{er}, dans sa teneur proposée, vise à définir l'objet et le champ d'application du projet de loi, à savoir l'instauration d'un régime d'aides temporaire destiné à compenser la hausse des prix du carburant supportée par les entreprises du secteur du transport dans le contexte de la crise au Moyen-Orient.

- L'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, dans sa teneur proposée, prévoit que le ministre ayant l'Économie dans ses attributions (ci-après « ministre ») dispose d'une compétence exclusive pour l'octroi des aides mises en place par le projet de loi.

- L'article 1^{er}, paragraphe 2, dans sa teneur proposée, vise à exclure du champ d'application du projet de loi les aides dont le montant est inférieur aux seuils fixés, afin que celles-ci produisent un effet économique significatif pour 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.

- L'article 1^{er}, paragraphe 3, dans sa teneur proposée, vise à garantir le respect des décisions de la Commission européenne et 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.

- L'article 1^{er}, paragraphe 4, dans sa teneur proposée, vise à exclure du régime d'aides mis en place par le projet de loi, les employeurs qui ont fait l'objet de certaines condamnations.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 1^{er}.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a relevé que :

- au paragraphe 1^{er}, il y a lieu d'écrire « [...], ci-après « ministre », [...] » sans ajouter le déterminant « le » qui ne fait pas partie de la forme abrégée qu'il s'agit d'introduire ;
- au paragraphe 3, les mots latins « ad hoc » sont à écrire en caractères italiques ;
- au paragraphe 4, lorsqu'il est fait référence à un « pays tiers », il y a lieu de préciser l'organisation internationale par rapport à laquelle le pays en question est tiers.

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission fait siennes les observations du Conseil d'État et procède aux modifications qui s'imposent. Elle décide de remplacer les mots « pays tiers » par « pays hors de l'Union européenne ».

Ad Article 2 - Définitions

L'article 2 du projet de loi, dans sa teneur proposée, vise à définir certaines notions utilisées dans le projet de loi.

Le **point 1°** définit la notion de « carburant » afin d'encadrer précisément les produits énergétiques pouvant être pris en compte dans le cadre du régime d'aides. Cette définition couvre l'essence sans plomb, le gasoil ainsi que le gazole non routier lorsque celui-ci est utilisé par des entreprises disposant d'une autorisation d'établissement pour les activités visées à l'annexe 1, point 1^{er}, du présent projet de loi. La limitation concernant le gazole non routier 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 notion de « consommation du carburant de l'entreprise » afin de garantir la fiabilité des données utilisées pour le calcul de l'aide et le contrôle effectif de l'éligibilité au régime d'aides accordées.

Le **point 3°** définit la notion de « contrat de transport de voyageurs à prix fixe » afin d'identifier les contrats conclus par les entreprises de transport national de voyageurs par route, telles que visées à l'annexe 1, 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 d'un 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 1^{er} mars 2026, dans le but d'encadrer le champ d'application de la mesure aux contrats conclus dans un contexte économique antérieur à la crise au Moyen-Orient.

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

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 de « entreprise » telle que prévue par la loi du 6 juin 2025 relative à la promotion de la recherche, du développement et de l'innovation. Le cas échéant, cette définition fait 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 » dans le but de circonscrire avec précision le champ des bénéficiaires éligibles aux mesures prévues par la présente 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 1 du présent projet de loi.

Les **points 7°, 8°, 10° et 13°** reprennent les définitions respectivement de « entreprises en difficulté », « grande entreprise », « moyenne entreprise » et « petite entreprise », 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 9°** définit la notion d'« intensité de l'aide ».

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 et correspond à la période d'éligibilité prévue par le METSAF.

Le **point 12°** définit la « période de référence » correspondant à l'année 2025 et 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.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 2.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a relevé que :

- au point 1°, lettre c), il convient de citer correctement la subdivision visée, à savoir « visées à l'annexe 1, point 1° » tout en remplaçant le point final par un point-virgule ;
- au point 5°, deuxième phrase, le mot « notamment » est à écarter comme superfétatoire s'il a pour but d'illustrer un principe établi par le texte, une énonciation d'exemples étant sans apport normatif. La même observation vaut pour le point 7°, lettre a), troisième phrase ;
- au point 7°, lettre e), le point après les chiffres romains minuscules i et ii est à remplacer par une parenthèse fermante, pour écrire i) et ii) ;
- au point 7°, lettre e), sous i, le mot « et » est à omettre aux énumérations, à l'avant-dernier élément, comme étant superfétatoire ;
- au point 7°, lettre e), sous ii, l'acronyme employé en langue anglaise « EBITDA » est à remplacer par les termes et l'acronyme correspondants employés en langue française, à savoir « bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA) » ;
- au point 8°, s'agissant de la première occurrence de la citation du règlement européen, il est recommandé d'avoir recours à l'intitulé complet de cet acte, suivi des mots « , tel que modifié », malgré la définition afférente introduite au point 15° ;
- au point 11°, le point final est à remplacer par un point-virgule.

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission fait siennes les observations du Conseil d'État et procède aux modifications qui s'imposent.

Ad Article 3 - Aides aux entreprises du secteur du transport couvrant une partie des surcoûts du carburant

L'article 3 du projet de loi, dans sa teneur proposée, vise à définir les modalités de calcul de l'aide accordée aux entreprises du secteur du transport.

- L'article 3, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, dans sa teneur proposée, vise à préciser que les entreprises en difficulté, telles que définies à l'article 2, point 7°, 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 5°.

- L'article 3, paragraphe 2, alinéa 2, dans sa teneur proposée, vise à introduire une dérogation à l'exclusion des entreprises en difficulté prévue au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, en faveur des petites entreprises, à condition qu'elles ne se trouvent pas dans une situation d'insolvabilité ou de pré-insolvabilité au sens du droit national applicable, et qu'elles 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.

- L'article 3, paragraphe 3, dans sa teneur proposée, vise à définir 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 1, seuls les coûts de carburant effectivement rattachables à son activité de transport sont pris en compte pour le calcul de l'aide.

Le paragraphe 3 vise également à établir 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.

- L'article 3, paragraphe 4, dans sa teneur proposée, vise à encadrer 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.

- L'article 3, paragraphe 5, dans sa teneur proposée, vise à fixer 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.

- L'article 3, paragraphe 6, dans sa teneur proposée, vise à préciser les conditions d'éligibilité des surcoûts pour les entreprises visées à l'annexe 1, 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, afin de garantir un lien direct entre les dépenses déclarées et l'activité couverte par le contrat.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 3.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a relevé que :

- au paragraphe 2, alinéa 2, il est suggéré de remplacer les mots « que celles-ci » par les mots « qu'elles » ;
- au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, le mot « multiplié » est à accorder au pluriel ;
- au paragraphe 3, l'alinéa 3 est à terminer par un point final.
- au paragraphe 3, alinéa 4, il n'est pas de mise de procéder à la rédaction de phrases scindées par un point-virgule. En l'espèce, il est dès lors suggéré de remplacer le premier point-virgule par une virgule et le deuxième point-virgule par le mot « et ».

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission fait siennes les observations du Conseil d'État et procède aux modifications qui s'imposent.

Ad Article 4 – Aides de minimis aux entreprises en difficulté du secteur du transport couvrant une partie des surcoûts du carburant

L'article 4, dans sa teneur proposée, vise à étendre le bénéfice d'une aide aux entreprises en difficulté actives dans le secteur du transport, sous réserve du respect des mêmes conditions que celles applicables à l'aide prévue à l'article 3, paragraphes 3 à 6. 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.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 4.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a relevé qu'à la première phrase, l'exposant « ° » suivant le chiffre « 2 » est à supprimer.

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission fait siennes les observations du Conseil d'État et procède aux modifications qui s'imposent.

Ad Article 5 – Modalités de la demande d'aide

L'article 5, dans sa teneur proposée, vise à fixer les modalités selon lesquelles les entreprises doivent demander les aides prévues par le présent projet de loi.

- L'article 5, paragraphe 1^{er}, dans sa teneur proposée, précise que les demandes doivent être introduites auprès du ministre par voie électronique au moyen d'une plateforme gouvernementale sécurisée et 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.

- L'article 5, paragraphe 2, dans sa teneur proposée, 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.

- L'article 5, paragraphe 3, dans sa teneur proposée, prévoit que les entreprises visées à l'annexe 1, 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.

- L'article 5, paragraphe 4, dans sa teneur proposée, prévoit qu'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 pour les demandes d'aide fondées sur l'article 4 du présent projet de loi.

- L'article 5, paragraphe 5, dans sa teneur proposée, 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 ».

- L'article 5, paragraphe 6, dans sa teneur proposée, 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.

- L'article 5, paragraphe 6, dans sa teneur proposée, fixe le délai dans lequel les entreprises doivent introduire leur demande d'aide. Celui-ci est fixé au 1^{er} février 2027, dans la mesure où le METSAF prévoit que l'octroi de l'aide doit intervenir avant le 31 mars 2027.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 5.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a relevé que :

- au paragraphe 1^{er}, deuxième phrase, phrase liminaire, la virgule avant les mots « ainsi que » est à omettre ;
- au paragraphe 1^{er}, deuxième phrase, point 6°, il y a lieu d'écrire « la liste d'immatriculation de tous les véhicules de l'entreprise; et, le cas échéant, la liste de ceux rattachés à son activité de transport ».
- au paragraphe 1^{er}, deuxième phrase, point 13°, il faut écrire « hors du Grand-Duché de Luxembourg », car se référant au pays ;
- au paragraphe 4, étant donné que le 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 a déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les mots « , tel que modifié » après son intitulé ;
- au paragraphe 5, il convient d'utiliser la dénomination officielle de la deuxième administration y visée, en écrivant « Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ». Par ailleurs, la virgule après les mots « Centre commun de la sécurité sociale » est à omettre. Finalement, la virgule précédant les mots « le cas échéant » est à remplacer par un point final et les mots suivants sont à ériger en seconde phrase. À cette seconde phrase nouvelle, il y a lieu d'insérer une virgule après les mots « Le cas échéant » ;
- au paragraphe 7, les mots « , du présent article » sont à supprimer.

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission fait siennes les observations du Conseil d'État et procède aux modifications qui s'imposent.

Ad Article 6 – Accès aux registres et traitement de données dans le cadre du traitement des demandes

L'article 6, dans sa teneur proposée, vise à préciser 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.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 6.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a relevé que :

- à la première phrase, il est recommandé d'écrire « le ministre peut se prévaloir des informations requises en vue d'apprécier » ;
- à la deuxième phrase, point 1°, il convient d'écrire le mot « registre » avec une lettre initiale majuscule. Par ailleurs, il y a lieu d'insérer le mot « modifiée » entre la nature et la date de l'acte en question, étant donné que celui-ci a déjà fait l'objet de modifications depuis son entrée en vigueur. Ces observations valent également pour le point 2°;
- à la deuxième phrase, point 2°, il convient de se référer à l'intitulé de citation de l'acte visé ;
- à la deuxième phrase, point 8°, il faut écrire « Code de la sécurité sociale ».

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission fait siennes les observations du Conseil d'État et procède aux modifications qui s'imposent.

Ad Article 7 – Octroi des aides

L'article 7, dans sa teneur proposée, vise à préciser 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.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 7.

Ad Article 8 – Condition liée au respect des obligations fiscales et sociales

L'article 8, dans sa teneur proposée, prévoit qu'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. 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.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 8.

Ad Article 9 – Règles de cumul

L'article 9, dans sa teneur proposée, 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.

L'article 9, paragraphe 2, dans sa teneur proposée, vise à distinguer premièrement les aides aux coûts éligibles identifiables pouvant être cumulées avec toute autre aide d'État, dès lors que celle-ci porte sur des coûts éligibles identifiables différents, ainsi que 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.

L'article 9, paragraphe 3, dans sa teneur proposée, 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.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 9.

Ad Article 10 – Dispositions budgétaires

L'article 10, dans sa teneur proposée, vise à préciser que l'octroi ainsi que le versement des aides instituées par le projet de loi se font dans la limite des crédits budgétaires.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 10.

Ad Article 11 – Transparence

L'article 11, dans sa teneur proposée, vise à instaurer les obligations de transparence conformément aux exigences du METSAF et du règlement (UE) 2023/2831.

L'article 11, paragraphe 1, dans sa teneur proposée, 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.

L'article 11, paragraphe 2, dans sa teneur proposée, 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 la Commission européenne au plus tard vingt jours ouvrables après son octroi et conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2023/2831.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 11.

Ad Article 12 – Contrôle et restitution de l'aide

L'article 12, dans sa teneur proposée, traite de la perte du bénéfice de l'aide et des conséquences de celle-ci.

- L'article 12, paragraphe 1^{er}, dans sa teneur proposée, 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.

- L'article 12, paragraphe 2, dans sa teneur proposée, prévoit que lorsque les faits relevant du paragraphe 1^{er} 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.

- L'article 12, paragraphe 3, dans sa teneur proposée, prévoit qu'en tout état de cause, il appartient au seul ministre de constater les faits entraînant la perte du bénéfice de l'aide.

- L'article 12, paragraphe 4, dans sa teneur proposée, prévoit que 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 et est tenue de fournir toutes les pièces et tous les renseignements nécessaires à ce contrôle.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 12.

Ad Article 13 – Dispositions pénales

L'article 13, dans sa teneur proposée, vise à clarifier 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.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'article 13.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a relevé que le mot « ci-avant » est à supprimer.

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission fait sienne l'observation du Conseil d'État et procède à la suppression requise.

Ad Article 14 – Clause suspensive

L'article 14, dans sa teneur proposée, vise à préciser que puisque le présent régime d'aides doit 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.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État constate que la disposition sous examen est reprise de la loi modifiée du 15 juillet 2022 visant à mettre en place un régime d'aides aux entreprises particulièrement touchées par la hausse des prix de l'énergie causée par l'agression de la Russie contre l'Ukraine. Elle prévoit une clause dite de « standstill », conditionnant la mise en œuvre du régime d'aides à l'adoption d'une décision de la Commission européenne le déclarant compatible avec le marché intérieur, décision qui n'a pas encore été rendue au moment de l'adoption du présent avis.

La Haute Corporation signale que l'article sous revue serait à omettre pour défaut d'objet dans l'hypothèse où une décision favorable de la Commission européenne interviendrait avant le vote du projet de loi sous revue.

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission a pris bonne note de cette remarque et supprimera l'article 14 le cas échéant.

Ad Annexe – Annexe 1 Entreprises actives dans le secteur du transport

L'annexe 1 du projet de loi 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.

Dans son avis du 26 juin 2026, le Conseil d'État n'a pas soulevé d'objection à l'encontre de l'annexe.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État a néanmoins suggéré qu'au sein des énumérations, chaque élément commence par une minuscule.

Lors de sa réunion du 30 juin 2026, la commission fait sienne l'observation du Conseil d'État et procède aux modifications qui s'imposent.

VI. Texte proposé

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission spéciale « Tripartite » propose à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur suivante :

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

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

(1) Le ministre ayant l'Économie dans ses attributions, ci-après « 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 hors de l'Union européenne 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° ;

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^{er} 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 justifie 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, par l'intermédiaire de 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 1, 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 » 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 ;

ii) le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base du bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIDA), 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 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 ;

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 50 000 000 euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 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 10 000 000 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 qu'elles 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 multipliés par la consommation de carburant de l'entreprise pour son activité de transport.

Lorsqu'une entreprise éligible exerce des activités non visées par l'annexe 1 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 et $q(t)$ 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 est 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°.

(6) Pour les entreprises visées à l'annexe 1, point 6°, 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, 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, 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, le 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^{er}, paragraphe 4 ;

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 Grand-Duché de Luxembourg et venant en déduction du prix payé.

(2) Lorsque l'entreprise exerce des activités non visées par l'annexe 1 en parallèle de son activité de transport, elle fournit également 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 1, point 6°, l'entreprise fournit 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, 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, tel que modifié.

(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, des domaines et de la TVA 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, 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^{er} et 6 au plus tard le 1^{er} 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 se prévaloir 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 modifiée 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 modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises ;

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 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 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 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 est publiée sur le registre central de la Commission européenne au plus tard vingt 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.

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.

* * *

Luxembourg, le 3 juillet 2026

Le Président,

M. Laurent Zeimet

La Rapportrice,

Mme Carole Hartmann