

Dossier consolidé

Date de création : 13-07-2026

Projet de loi 8765

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

Date de dépôt : 12-06-2026

Date de l'avis du Conseil d'État : 26-06-2026

Auteur(s) : Monsieur Lex Delles, Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
12-06-2026	Déposé	20260612_Depot	<u>3</u>
26-06-2026	Avis du Conseil d'État	20260626_Avis	<u>33</u>
03-07-2026	Résumé du dossier	Résumé	<u>39</u>
03-07-2026	Rapport de commission(s) : Commission spéciale "Tripartite" Rapporteur(s) : Mme Carole Hartmann	20260703_RapportCommission	<u>41</u>
03-07-2026	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre des Métiers	20260703_Avis	<u>64</u>
09-07-2026	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°153 Une demande de dispense du second vote a été introduite	20260709_BulletinPremierVote	<u>67</u>
09-07-2026	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°153 Une demande de dispense du second vote a été introduite	20260709_TexteVote	<u>70</u>
09-07-2026	Mesures potentielles en cas de prolongement de la crise énergétique	Document écrit de dépôt	<u>79</u>
09-07-2026	Mesures potentielles en cas de prolongement de la crise énergétique	Document écrit de dépôt	<u>81</u>
10-07-2026	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'État	20260710_AccordDispenseSecondVote_2	<u>84</u>
13-07-2026	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre de Commerce	20260713_Avis	<u>86</u>

20260612_Depot



Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, 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^{er}. 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.

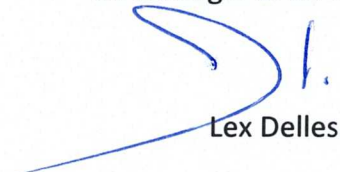
Luxembourg, le 12 juin 2026

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^{er}. 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^{er} 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^{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 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^{er}, 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^{er} et 6, du présent article 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 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 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^{er}

Conformément au paragraphe 1^{er}, 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^o 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^{er}, 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^{er}, 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^{er} 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^{er} 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 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^{er} 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^{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.

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 - NOHALTEGKEETSCHÉCK



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^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi 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 ¹:

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

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

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

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. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : ☒ Oui ☐ Non
- Citoyens : ☐ Oui ☒ Non
- Administrations : ☐ Oui ☒ Non

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ? ☒ Oui ☐ Non ☐ N.a. ²
(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. ²

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

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

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² N.a. : non applicable.

4. Digitalisation et données

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

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

Adaptation du formulaire sur MyGuichet pour l'entrée en vigueur de la loi en projet.

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

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

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

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

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

- 13) Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

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

Si oui, expliquez pourquoi :

La mesure concerne les entreprises et n'a pas d'incidence sur l'égalité entre les femmes et les hommes.



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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

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

6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

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

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

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

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

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

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

20260626_Avis

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

Avis du Conseil d'État

(26 juin 2026)

En vertu de l'arrêté du 12 juin 2026 du Premier ministre, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'un « check de durabilité – Nohaltegkeetscheck ».

Considérations générales

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans le cadre du « Resilienzipak 2026 », issu des réunions du Comité de coordination tripartite des 12 mai ainsi que 2, 3 et 4 juin 2026. Il intervient dans le contexte des tensions géopolitiques au Moyen-Orient qui, depuis le mois de février 2026 et notamment à la suite de l'interruption du trafic maritime dans le détroit d'Ormuz, ont entraîné d'importantes perturbations des chaînes d'approvisionnement et des marchés énergétiques internationaux, se traduisant par une hausse significative des prix de l'énergie.

À l'exposé des motifs, les auteurs relèvent que le Conseil européen a souligné, dans ses conclusions du 19 mars 2026, la nécessité pour l'Union européenne de protéger sa sécurité économique et ses intérêts face aux conséquences des hostilités en cours. Ils indiquent également que la Banque centrale européenne a mis en évidence les risques inflationnistes découlant de cette crise ainsi que ses incidences sur les perspectives de croissance économique au sein de l'Union européenne.

Les auteurs exposent ensuite que le secteur du transport est sensiblement affecté par l'augmentation de ses coûts énergétiques, les carburants représentant une part substantielle des coûts d'exploitation des entreprises concernées. Selon eux, la hausse des prix du carburant est susceptible d'affecter la rentabilité de nombreuses entreprises du secteur et d'avoir des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement, la connectivité et le fonctionnement du marché intérieur européen. Par conséquent, la Commission européenne a adopté, le 29 avril 2026, un nouveau cadre temporaire 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 (Communication de la Commission

européenne du 5 mai 2026, C/2026/2593, « Encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient »¹), ci-après « METSAF ».

Dans ce contexte, le projet de loi vise à instaurer un mécanisme de soutien temporaire en faveur des entreprises du secteur du transport particulièrement exposées à la hausse des prix du carburant. D'après les auteurs, 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 auteurs soulignent par ailleurs que les mesures projetées s'inscrivent dans l'objectif plus large de la transition énergétique et n'ont pas vocation à remettre en cause les efforts visant à réduire la dépendance aux énergies fossiles et à promouvoir des modes de transport plus durables. Le soutien envisagé aurait ainsi pour finalité de permettre aux entreprises concernées de faire face, à court terme, à la hausse exceptionnelle des prix des carburants tout en préservant leur capacité d'investissement dans des projets futurs de transition énergétique.

Enfin, les auteurs indiquent que le régime d'aides institué par le projet de loi respecte les conditions prévues par le METSAF, lequel permet aux États membres de mettre en place des mesures ciblées et temporaires en faveur des secteurs économiques les plus exposés aux conséquences de cette crise.

Examen des articles

Articles 1^{er} à 13

Sans observation.

Article 14

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. Il 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.

Annexe

Sans observation.

¹ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202602593

Observations d'ordre légistique

Observations générales

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.

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 ».

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.

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 ».

Article 1^{er}

Au paragraphe 1^{er}, il y a lieu d'écrire « [...], ci-après ~~le~~ « ministre », [...] », étant donné que le déterminant « le » 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, il est signalé que 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.

Article 2

Au point 1°, lettre c), il convient de citer correctement la subdivision visée. Par conséquent, et compte tenu de l'observation générale relative à des références aux dispositions figurant dans le dispositif, il convient d'écrire « visées à l'annexe 1, point 1° ~~de la présente loi~~ ». Par ailleurs, le point final est à remplacer par un point-virgule. Cette dernière observation vaut également pour le point 11°.

Au point 5°, deuxième phrase, en ce qui concerne l'emploi du mot « notamment », le Conseil d'État signale que si celui-ci a pour but d'illustrer un principe établi par le texte, il est à écarter comme étant superfétatoire. Une énonciation d'exemples est en effet sans apport normatif. Cette observation vaut également 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, il est signalé qu'aux énumérations, le mot « et » est à omettre 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°, pour ce qui est de la référence au règlement européen en question, et s'agissant de la première occurrence de la citation de ce dernier, 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°.

Article 3

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 est relevé qu'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 ».

Article 4

À la première phrase, l'exposant « ° » suivant le chiffre « 2 » est à supprimer.

Article 5

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, il est signalé qu'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.

Article 6

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 ».

Article 13

Le mot « ci-avant » est à supprimer.

Annexe

Au sein des énumérations, chaque élément commence par une minuscule.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 26 juin 2026.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Marc Thewes

Résumé

N°8765

CHAMBRE DES DEPUTES

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

* * *

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi fait partie du paquet de mesures de l'Accord Tripartite du 8 juin 2026 et intervient dans le contexte des tensions géopolitiques du Moyen-Orient qui ont entraîné d'importantes perturbations des chaînes d'approvisionnement et des marchés énergétiques internationaux, se traduisant par une hausse significative des prix de l'énergie.

Dans ce contexte et conformément à l'encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient (METSAF), adopté par la Commission européenne le 29 avril 2026 au bénéfice des secteurs économiques les plus touchés, le présent projet de loi vise à instaurer un mécanisme de soutien temporaire en faveur des entreprises du secteur du transport particulièrement exposées à la hausse des prix du carburant.

20260703_RapportCommission

N°8765

CHAMBRE DES DEPUTES

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

20260703_Avis

CdM/03/07/2026 26-144
N° dossier parl. : 8765

Projet de loi instaurant un régime d'aides temporaires 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.

Avis de la Chambre des Métiers

Par son courriel du 12 juin 2026, Monsieur le Ministre de l'Économie a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi sous avis vise à mettre en place la 11^e mesure du « Resilienzpak 2026 » issu des réunions du Comité de coordination tripartite du 12 mai 2026, et des 2, 3 et 4 juin 2026.

Ce projet envisage de mettre en place un mécanisme de compensation pour aider les entreprises du secteur du transport à surmonter la hausse des prix du carburant dans le contexte de la crise au Moyen-Orient. Par secteur du transport sont à comprendre :

1. Le transport de marchandises par voie ferroviaire ;
2. Le transport international de marchandises par route avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes ainsi que les véhicules entre 2,5 et 3,5 tonnes ;
3. Le transport national de marchandises par route avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes ainsi que les véhicules entre 2,5 et 3,5 tonnes ;
4. Le transport national de voyageurs par route.

De façon similaire aux aides temporaires mises en place lors des premiers mois du conflit entre la Russie et l'Ukraine en 2022, les coûts éligibles à l'aide des entreprises éligibles se calcule d'après la formule suivante prenant en compte une période de référence $p(\text{ref})$ (janvier à décembre 2025) du prix du carburant, une période éligible $p(t)$ (mars à décembre 2026) du prix du carburant ainsi que la consommation du carburant $q(t)$ de l'entreprise pour son activité de transport durant la période éligible : $(p(t) - p(\text{ref})) \times q(t)$

Si d'après cette formule, l'entreprise peut afficher un surcoût entre 10 centimes et 1 euro par litre entre la période de référence et la période éligible, alors l'entreprise pourra se voir octroyer une aide d'une intensité de 70 pour cent des coûts éligibles.

Pour les transports de voyageurs, seul les surcoûts de carburant supportés dans le cadre de l'exécution de prestations couvertes par des contrats à prix fixe sont éligibles à l'aide.

La même aide peut également être payée sous forme d'une aide de minimis aux entreprises de transport en difficultés. Dans ce cas s'appliquent alors les plafonds usuels des aides de minimis (maximum de 300 000 euros en aide sur trois ans).

La Chambre des Métiers salue cette aide même si elle doit constater que les entreprises les plus touchées par la hausse des prix du carburant dans l'Artisanat ne sont pas éligibles à cette aide. Les entreprises du secteur de la construction, qui font face à des hausses exceptionnelles de prix du carburant aussi bien pour les camions et camionnettes que pour les engins de chantiers, sont, selon le projet de loi sous avis, exclues du bénéfice de cette aide. Or, ces entreprises souffrent déjà à cause d'une baisse de leur activité liée à la baisse de la demande dans ce secteur. Ainsi la Chambre des Métiers propose de rendre accessible, sous forme d'une aide de minimis, également les surcoûts du carburant rencontrés dans tout le secteur de la construction.

* * *

A l'exception de la remarque énoncée ci-dessus, la Chambre des Métiers n'a pas d'observation particulière à formuler par rapport au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 3 juillet 2026

Pour la Chambre des Métiers



Tom WIRION
Directeur Général



Tom OBERWEIS
Président

20260709_BulletinPremierVote

Date: 09/07/2026 12:01:30

Scrutin: 2

Président: M. Wiseler Claude

Vote: PL 8765 - Prix du carburant

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8765

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	49	0	0	49
Procurations:	11	0	0	11
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
---------------	------	---------------	---------------	------	---------------

CSV

Adehm Diane	Oui		Arendt Nancy	Oui	
Bauer Maurice	Oui	(Arendt Nancy)	Boonen Jeff	Oui	
Donnersbach Alex	Oui		Eicher Emile	Oui	
Eischen Félix	Oui	(Adehm Diane)	Galles Paul	Oui	(Mosar Laurent)
Kemp Françoise	Oui		Lies Marc	Oui	
Marques Ricardo	Oui		Mischo Georges	Oui	
Modert Octavie	Oui		Morgenthaler Nathalie	Oui	(Modert Octavie)
Mosar Laurent	Oui		Schaaf Jean-Paul	Oui	
Weiler Charles	Oui	(Weydert Stéphanie)	Weydert Stéphanie	Oui	
Wiseler Claude	Oui		Wolter Michel	Oui	(Schaaf Jean-Paul)
Zeimet Laurent	Oui				

DP

Agostino Barbara	Oui		Arendt Guy	Oui	
Bauler André	Oui		Baum Gilles	Oui	
Beissel Simone	Oui		Cahen Corinne	Oui	
Emering Luc	Oui		Goldschmidt Patrick	Oui	(Bauler André)
Graas Gusty	Oui		Hansen Marc	Oui	
Hartmann Carole	Oui		Minella Mandy	Oui	
Polfer Lydie	Oui	(Graas Gusty)	Schockmel Gérard	Oui	

LSAP

Biancalana Dan	Oui		Bofferding Taina	Oui	
Braz Liz	Oui		Closener Francine	Oui	
Cruchten Yves	Oui		Delcourt Claire	Oui	
Di Bartolomeo Mars	Oui		Engel Georges	Oui	
Fayot Franz	Oui		Haagen Claude	Oui	
Polidori Ben	Oui		Streff Ben	Oui	

ADR

Hardy Dan	Oui		Keup Fred	Oui	
Lemaire Michel	Oui	(Hardy Dan)	Schoos Alexandra	Oui	(Keup Fred)
Weidig Tom	Oui				

déi gréng

Bernard Djuna	Oui		Sehovic Meris	Oui	(Bernard Djuna)
Tanson Sam	Oui		Welfring Joëlle	Oui	

Date: 09/07/2026 12:01:30

Scrutin: 2

Président: M. Wiseler Claude

Vote: PL 8765 - Prix du carburant

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8765

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	49	0	0	49
Procurations:	11	0	0	11
Total:	60	0	0	60

Nom du député

Vote (Procuration)

Nom du député

Vote (Procuration)

Piraten

Clement Sven

Oui

Goergen Marc

Oui

déi Lénk

Baum Marc

Oui

Wagner David

Oui

Le Président:

Le Secrétaire Général:

20260709_TexteVote

N°8765

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.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 9 juillet 2026

Le Secrétaire général,

Le Président,

8765 - Dossier consolidé : 78

s. Laurent Scheeck

s. Claude Wiseler

Document écrit de dépôt

Dépôt : Sam TANSON

Luxembourg, le 9 juillet 2026

PLs 8765 & 8766 & 8767



MOTION

relative aux mesures potentielles en cas de prolongement de la crise énergétique

La Chambre des Député.e.s,

considérant

- l'accord tripartite conclu entre partenaires sociaux et le Gouvernement le 8 juin 2026 ;
- les incertitudes entourant l'ouverture du détroit d'Ormuz et le conflit entre les États-Unis, Israël et l'Iran et les conséquences qui en découlent pour les prix des énergies fossiles ;
- l'importance de considérer les effets de différentes options de politiques publiques afin de pouvoir prendre des décisions politiques efficaces et ciblées ;
- que la réduction des prix d'énergies fossiles favorise d'office leur consommation, ce qui est en contradiction avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre en vue de combattre le réchauffement climatique ;
- que des mesures socialement ciblées permettent de soutenir davantage et plus efficacement les citoyen.ne.s les plus vulnérables ;
- la situation actuelle des finances publiques ;

invite le Gouvernement à

- explorer et analyser d'ores et déjà d'autres mesures potentielles destinées à combattre l'inflation et soutenir les ménages et entreprises en cas de prolongement de la crise énergétique, comme notamment une diminution de la TVA sur certains produits essentiels voire l'électricité ;
- explorer et analyser également des mesures socialement ciblées ;
- inclure dans cette analyse une évaluation d'impact des mesures potentielles, notamment en ce qui concerne le pouvoir d'achat respectivement les dépenses par déciles de revenus, l'inflation et les émissions de gaz à effet de serre respectivement les objectifs climatiques ;
- présenter cette analyse à la Chambre des Député.e.s dans les meilleurs délais.

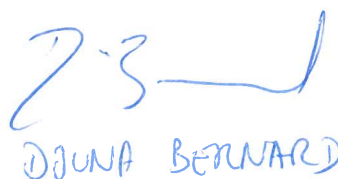
Signatures :



Sam Tanson



Joëlle Welfring



DIANA BERNARD

Document écrit de dépôt

Date: 09/07/2026 12:24:56

Scrutin: 6

Président: M. Wiseler Claude

Vote: MO 2 - PL 8765 & 8766 & 8767

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Motion 2 - Mme. Tanson (déi gréng)

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	17	2	32	51
Procurations:	1	0	8	9
Total:	18	2	40	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
---------------	------	---------------	---------------	------	---------------

CSV

Adehm Diane	Non		Arendt Nancy	Non	
Bauer Maurice	Non		Boonen Jeff	Non	
Donnersbach Alex	Non		Eicher Emile	Non	
Eischen Félix	Non		Galles Paul	Non	(Mosar Laurent)
Kemp Françoise	Non		Lies Marc	Non	
Marques Ricardo	Non		Mischo Georges	Non	
Modert Octavie	Non		Morgenthaler Nathalie	Non	(Adehm Diane)
Mosar Laurent	Non		Schaaf Jean-Paul	Non	
Weiler Charles	Non	(Weydert Stéphanie)	Weydert Stéphanie	Non	
Wiseler Claude	Non		Wolter Michel	Non	(Marques Ricardo)
Zeimet Laurent	Non				

DP

Agostino Barbara	Non		Arendt Guy	Non	
Bauler André	Non		Baum Gilles	Non	
Beissel Simone	Non		Cahen Corinne	Non	
Emering Luc	Non		Goldschmidt Patrick	Non	(Graas Gusty)
Graas Gusty	Non		Hansen Marc	Non	
Hartmann Carole	Non		Minella Mandy	Non	
Polfer Lydie	Non	(Bauler André)	Schockmel Gérard	Non	

LSAP

Biancalana Dan	Oui		Bofferding Taina	Oui	
Braz Liz	Oui		Closener Francine	Oui	
Cruchten Yves	Oui		Delcourt Claire	Oui	
Di Bartolomeo Mars	Oui		Engel Georges	Oui	
Fayot Franz	Oui		Haagen Claude	Oui	
Polidori Ben	Oui		Streff Ben	Oui	

ADR

Hardy Dan	Non		Keup Fred	Non	
Lemaire Michel	Non	(Hardy Dan)	Schoos Alexandra	Non	(Keup Fred)
Weidig Tom	Non				

déi gréng

Bernard Djuna	Oui		Sehovic Meris	Oui	(Bernard Djuna)
Tanson Sam	Oui		Welfring Joëlle	Oui	

Date: 09/07/2026 12:24:56

Scrutin: 6

Président: M. Wiseler Claude

Vote: MO 2 - PL 8765 & 8766 & 8767

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Motion 2 - Mme. Tanson (déi gréng)

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	17	2	32	51
Procurations:	1	0	8	9
Total:	18	2	40	60

Nom du député

Vote (Procuration)

Nom du député

Vote (Procuration)

Piraten

Clement Sven

Abst

Goergen Marc

Abst

déi Lénk

Baum Marc

Oui

Wagner David

Oui

Le Président:

Le Secrétaire Général:

20260710_AccordDispenseSecondVote_2

N° CE : 62.602
Doc. parl. : n° 8765

LE CONSEIL D'ÉTAT,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 9 juillet 2026 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 9 juillet 2026 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 26 juin 2026 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 19 votants, le 10 juillet 2026.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Marc Thewes

20260713_Avis

Luxembourg, le 3 juillet 2026

Objet : Projet de loi n°8765¹ 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. (7169VAN)

*Saisine : Ministre de l'Economie
(12 juin 2026)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») s'inscrit dans le cadre de l'Accord tripartite « Resilienzpak » du 8 juin 2026 (ci-après l'Accord)². Il a pour objet d'instaurer 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 géopolitique au Moyen-Orient. Depuis février 2026, la fermeture *de facto* du détroit d'Ormuz et l'aggravation des tensions régionales ont entraîné une forte volatilité des marchés énergétiques mondiaux. Le présent régime s'appuie sur l'« Encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient » (METSAF), adopté par la Commission européenne le 29 avril 2026³.

¹ [Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés](#)

² [Lien vers l'Accord tripartite « Resilienzpak »](#)

³ [Lien vers l'Encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient](#)

En bref

- La Chambre de Commerce soutient ce dispositif, qui constitue une aide parfaitement ciblée à destination d'un secteur extrêmement exposé aux fluctuations de prix des carburants.
- Elle observe toutefois que les entreprises du transport aérien, ne sont pas incluses dans l'annexe I, conformément aux prescriptions du METSAF. Elle juge ceci regrettable, alors que ces entreprises subissent également de plein fouet les effets de la hausse des prix des carburants. Elle invite le Gouvernement à explorer toutes les possibilités afin d'apporter une aide ciblée à ce secteur.
- Elle s'interroge en outre quant à la possibilité d'élargir le régime pour les contrats de transport de voyageurs à certains contrats à révision de prix périodique.
- Elle suggère que le Gouvernement publie, dans les meilleurs délais, un guide pratique détaillant les pièces justificatives acceptées afin d'éviter des interprétations divergentes lors du traitement des dossiers.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, tout en insistant sur la prise en compte de ses observations.

Contexte

La crise au Moyen-Orient et ses répercussions sur le secteur luxembourgeois du transport

Depuis février 2026, la dégradation de la situation géopolitique au Moyen-Orient — marquée notamment par la fermeture *de facto* du détroit d'Ormuz — a provoqué une hausse significative des prix du pétrole et une forte volatilité des marchés énergétiques mondiaux. Ces évolutions affectent directement l'économie luxembourgeoise, en particulier le secteur du transport, dont les carburants constituent une part substantielle des coûts d'exploitation.

Dans ses conclusions du 19 mars 2026, le Conseil européen a souligné la nécessité pour l'Union européenne (UE) de protéger sa sécurité économique face aux hostilités en cours. La Commission européenne a, en réaction, adopté le 29 avril 2026 un « Encadrement temporaire des aides d'État en réponse à la crise au Moyen-Orient » (METSAF, C/2026/2593), permettant aux États membres de soutenir les secteurs les plus exposés.

Les entreprises de transport — opérant souvent avec des marges très limitées — sont particulièrement vulnérables à cette hausse brutale et prolongée des prix des produits énergétiques. Une dégradation de leur situation financière pourrait conduire à des réductions de capacités, des défaillances d'entreprises et une perturbation des chaînes d'approvisionnement, avec des effets en cascade sur l'ensemble de l'économie luxembourgeoise.

Le Resilienzpak

Le Projet sous avis fait partie du paquet de mesures de l'Accord Tripartite Resilienzpak du 8 juin 2026. Celui-ci constitue une réponse à la hausse des prix de l'énergie consécutive aux tensions géopolitiques au Moyen-Orient. Il vise à préserver le pouvoir d'achat des ménages, soutenir l'activité économique et contenir les effets inflationnistes du choc énergétique. Les partenaires sociaux ont notamment convenu d'un ensemble de mesures temporaires de compensation sur les carburants, l'électricité, le gaz et le mazout, ainsi que de l'introduction d'un crédit d'impôt conjoncture destiné à neutraliser une partie de la charge fiscale pesant sur les ménages. L'Accord prévoit également un renforcement du soutien aux travailleurs à bas revenus.

L'un des objectifs macroéconomiques de l'Accord est de contenir la dynamique inflationniste afin de prévenir le déclenchement d'un nouveau cycle de hausse généralisée des prix, comparable à celui qu'a connu le Luxembourg à la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022. Ce risque revêt une acuité particulière dans le contexte actuel, dans la mesure où il s'accompagnerait d'un ralentissement économique simultané — les projections du STATEC anticipant une dégradation des perspectives de croissance — ce qui pourrait conduire à un scénario de stagflation, dont les effets sur l'emploi et le pouvoir d'achat seraient particulièrement difficiles à corriger par les instruments traditionnels de politique économique. La Chambre de Commerce salue les efforts consentis par le Gouvernement et les partenaires sociaux pour prévenir un tel scénario, et se félicite que la voie du dialogue tripartite ait permis de dégager rapidement un consensus sur un paquet de mesures équilibré.

Au-delà des mesures d'urgence, l'Accord entend également renforcer la résilience de l'économie luxembourgeoise face aux chocs futurs, en stimulant l'accélération des investissements dans la transition énergétique au moyen d'aides renforcées à la rénovation, aux pompes à chaleur et aux énergies renouvelables. La Chambre de Commerce note ainsi que, selon l'analyse de la fondation IDEA⁴, le Resilienzpak préserve globalement la hiérarchie du signal-prix en faveur de l'électricité.

Si l'Accord a permis de dégager un consensus entre les partenaires sociaux dans un contexte économique incertain, il ne comporte toutefois pas de réformes structurelles majeures concernant le marché du travail ou le mécanisme d'indexation automatique et généralisée des salaires, ce que la Chambre de Commerce regrette.

Le Projet constitue la mise en œuvre de l'article 11 de l'Accord, rédigé en ces termes :

« Dans le contexte de la crise au Moyen-Orient, qui crée une situation très incertaine sur le marché de l'énergie dans les prochains mois, le Gouvernement mettra en place des encadrements temporaires en matière des aides d'État adoptés par la Commission européenne afin de soutenir les entreprises particulièrement exposées, et partant l'économie dans son ensemble, aux effets de cette crise. »

Le Projet prévoit donc, pour les entreprises de transport, une prise en charge, par l'État, de 70% des surcoûts liés à la hausse des prix des carburants, de mars à décembre 2026. Les surcoûts sont calculés sur la base d'une période de référence correspondant à la moyenne des prix de 2025 et plafonnés à 1 euro par litre.

⁴ [Lien vers l'analyse de la Fondation IDEA : « Resilienzpak » : trois questions sur l'accord tripartite du 8 juin 2026](#)

Considérations générales

La Chambre de Commerce approuve ce dispositif, qui constitue une aide parfaitement ciblée à destination d'un secteur extrêmement exposé aux fluctuations de prix des carburants.

Concernant l'objet et le champ d'application du Projet

La Chambre de Commerce approuve le ciblage retenu : seules sont éligibles les entreprises disposant d'une autorisation d'établissement dans le secteur du transport, telle que visée à l'annexe I du Projet. Cette délimitation, fondée sur un critère objectif et facilement vérifiable, garantit que le régime bénéficie aux entreprises exerçant effectivement une activité professionnelle de transport.

Elle prend acte du seuil minimal d'aide fixé à 1.000 euros pour les PME et 5.000 euros pour les grandes entreprises. Cette différenciation est justifiée par la nécessité de ne soutenir que des aides produisant un effet économique significatif, tout en réduisant la charge administrative liée au traitement des petits dossiers. La Chambre de Commerce approuve ce principe.

Elle observe toutefois que les entreprises du transport aérien ne sont pas incluses dans l'annexe I, conformément aux prescriptions du METSAF. Elle juge ceci regrettable, alors que ces entreprises subissent également de plein fouet les effets de la hausse des prix des carburants. Elle invite le Gouvernement à explorer toutes les possibilités afin d'apporter une aide ciblée à ce secteur.

Concernant le mécanisme de calcul de l'aide

La Chambre de Commerce salue la clarté de la formule de calcul retenue :

$$(p(t) - p(ref)) \times q(t).$$

Dans cette formule, $p(t)$ représente les coûts réels du carburant durant la période éligible ; $p(ref)$ 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.

Cette approche, conforme aux prescriptions du METSAF, permet de mesurer objectivement les surcoûts réellement supportés par chaque entreprise, en prenant comme référence les coûts réels de carburant de l'année 2025 — une année complète constituant une base de comparaison stable et représentative.

Elle soutient le seuil plancher de 0,1 euro par litre, qui réserve l'intervention publique aux situations où l'écart de prix est suffisamment significatif pour justifier un soutien, et le plafond de 1 euro par litre, qui limite l'exposition budgétaire de l'État. Ces paramètres lui paraissent bien calibrés.

L'intensité de l'aide fixée à 70% des coûts éligibles implique que les entreprises conservent un reste à charge de 30% des surcoûts. La Chambre de Commerce approuve ce choix équilibré, qui maintient une incitation à l'adaptation des modèles économiques et à la réduction progressive de la dépendance aux carburants fossiles, en cohérence avec les objectifs de transition énergétique.

Concernant le traitement des entreprises en difficulté

Le Projet exclut par principe les entreprises en difficulté du bénéfice de l'aide prévue à l'article 3, conformément aux règles du METSAF. Il prévoit néanmoins une dérogation pour les petites entreprises en difficulté — à condition qu'elles ne soient pas en situation d'insolvabilité avérée ou imminente — ainsi qu'un mécanisme d'aide *de minimis* pour les entreprises en difficulté non couvertes par cette dérogation (article 4).

La Chambre de Commerce soutient cette approche graduée, qui évite d'exclure totalement les petites entreprises fragilisées tout en encadrant le risque de soutien public à des entités non viables. Elle rappelle que les petites entreprises représentent une part importante du tissu du secteur du transport luxembourgeois et sont souvent les plus vulnérables aux chocs de coûts.

Elle invite néanmoins le Gouvernement à s'assurer que les procédures de vérification du statut d'entreprise en difficulté soient proportionnées et ne constituent pas une barrière administrative excessive pour les petites entreprises, qui ne disposent pas toujours des ressources comptables et juridiques pour documenter leur situation de manière exhaustive.

La Chambre de Commerce salue par ailleurs le fait que le mécanisme d'aides envisagé soit également accessible aux entreprises en difficultés. Ce dispositif va dans le sens des engagements énoncés par le Ministère de l'économie dans le 5^{ème} plan national en faveur des PME visant notamment à donner une nouvelle chance aux entrepreneurs et à soutenir le maintien dans l'emploi.⁵

Concernant la fiche financière

Selon la fiche financière, le coût budgétaire total estimé du régime s'élève à 54.222.000 euros sur dix mois, sur la base d'un prix unitaire moyen du gasoil de 1,6171 euro par litre hors TVA et d'une consommation mensuelle de 20 millions de litres. L'impact budgétaire total est estimé dans une fourchette allant de 25.266.080 à 61.489.120 euros selon les scénarii.

La Chambre de Commerce relève que ces estimations reposent sur une hypothèse de consommation mensuelle fixe, sans tenir compte des variations saisonnières de la consommation de carburant des poids lourds ni de l'élasticité-prix de la demande — laquelle pourrait être atténuée par la substitution modale ou la réduction d'activité.

Elle reconnaît toutefois la difficulté à procéder à une estimation fiable, tant les variables sont nombreuses.

Commentaire des articles

Concernant l'article 1^{er}

La Chambre de Commerce approuve les exclusions prévues aux paragraphes 3 et 4, relatives respectivement aux entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée et aux employeurs condamnés pour travail clandestin. Ces exclusions répondent aux exigences de bonne gestion des fonds publics, en s'assurant que les aides ne bénéficient pas à des entreprises qui ne respecteraient pas leurs obligations juridiques.

Concernant l'article 3

Le paragraphe 6 prévoit :

« Pour les entreprises visées à l'annexe I, point 6⁶ 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

⁵ Lien vers le 5^{ème} plan d'action national en faveur des PME du Ministère de l'économie, juillet 2023.

⁶ Transport national de voyageurs par route.

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. »

La Chambre de Commerce invite les auteurs du Projet à s'assurer que les entreprises de transport de voyageurs disposent d'une information claire et rapide sur les modalités de justification de ces contrats, afin d'éviter des rejets de dossiers fondés sur des exigences documentaires disproportionnées.

Concernant l'article 5

La Chambre de Commerce approuve le recours à une plateforme gouvernementale sécurisée avec authentification forte, dans le prolongement du principe « digital by default ». Elle insiste pour que la plateforme soit opérationnelle dès l'entrée en vigueur de la loi, que les délais de traitement soient clairement définis, et qu'un accompagnement soit prévu pour les entreprises rencontrant des difficultés techniques.

Elle prend acte de la possibilité d'introduire les demandes sur une base mensuelle ou groupée, et salue cette flexibilité, qui permet aux entreprises d'adapter la fréquence de leurs demandes à leurs contraintes organisationnelles et comptables.

Elle suggère que le Gouvernement publie, dans les meilleurs délais, un guide pratique détaillant les pièces justificatives acceptées — notamment pour les achats de carburant effectués à l'étranger — afin d'éviter des interprétations divergentes lors du traitement des dossiers.

Concernant l'article 6

L'article 6 dispose que ***« 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. »***

Cette formulation exclut du dispositif les contrats comportant un mécanisme de révision des prix annuel ou semestriel qui ne permet pas de répercuter rapidement les fluctuations exceptionnelles des prix du carburant. Dans le contexte des niveaux exceptionnellement élevés observés cette année, une telle périodicité expose les entreprises à une pression financière majeure, sans permettre de compenser en temps utile les hausses significatives des coûts.

Ainsi, la Chambre de Commerce s'interroge sur la possibilité d'élargir le dispositif afin d'englober également de tels contrats.

Concernant l'article 7

La Chambre de Commerce prend acte de la date limite d'octroi fixée au 31 mars 2027. Elle invite le Gouvernement à s'assurer que les ressources administratives nécessaires au traitement des demandes soient mobilisées en conséquence, afin d'éviter que des dossiers introduits tardivement — mais dans les délais légaux — ne se voient opposer un refus pour cause d'épuisement des crédits budgétaires.

Concernant l'article 12

La Chambre de Commerce approuve le mécanisme de contrôle prévu, notamment la possibilité de procéder à des vérifications jusqu'à dix ans après le dernier versement. Elle souligne cependant que la charge documentaire associée à une telle durée de conservation peut s'avérer

lourde pour les PME. Elle invite le Gouvernement à préciser, dans le guide pratique mentionné ci-avant, les types de documents à conserver et leurs modalités de conservation.

Concernant l'article 14

La Chambre de Commerce prend acte de la clause suspensive subordonnant la mise en œuvre du régime à l'approbation préalable de la Commission européenne. Elle invite le Gouvernement à notifier sans délai le présent régime à la Commission, afin que les aides puissent être octroyées dans les meilleurs délais et répondre efficacement à l'urgence de la situation.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, tout en insistant sur la prise en compte de ses observations.

VAN/DJI