

N° 8474¹

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(31.3.2025)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de prolonger et d'ajuster le régime d'aides actuel en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques. Sont notamment prévues des évolutions « *du cadre légal entourant les infrastructures à carburants alternatifs et des possibilités de co-financement de celles-ci par des aides étatiques* ».

En bref

- La Chambre de Commerce salue l'extension de deux ans des aides à l'installation de bornes de charge électriques par les entreprises et demande de préciser le caractère rétroactif de l'aide, étant donné que cette aide a pris fin en décembre 2024.
- Elle salue l'introduction d'aides destinées aux bornes de ravitaillement en hydrogène, mais recommande d'atténuer la sanction en cas de non-respect de l'obligation de fournir 100% d'hydrogène renouvelable, l'accès à de l'hydrogène 100% renouvelable d'ici 2035 échappant au contrôle du bénéficiaire de l'aide.
- Elle accueille favorablement la proposition d'instaurer un plafond d'aide unique et salue la possibilité de subventionner des infrastructures de charge mobiles, non éligibles jusqu'à présent.
- La Chambre de Commerce recommande enfin de modifier la définition de « coûts admissibles » en reprenant celle du GBER.
- La Chambre de Commerce n'est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

*

CONTEXTE ET CONSIDERATIONS GENERALES

Tel que prévu dans la loi du 15 décembre 2020 relative au climat¹, le Luxembourg vise la neutralité carbone d'ici 2050, conformément à ses engagements internationaux et européens. Le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC), mis à jour en juillet 2024, fixe les objectifs intermédiaires du Grand-Duché d'ici 2030, à savoir la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 55% par rapport à 2005, l'augmentation de l'efficacité énergétique de 42%, et l'atteinte d'une part de 37% d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie finale.

En 2023, le secteur des transports représentait 59,3% du total des émissions de GES (hors émissions des installations industrielles couvertes par l'ETS), soit un total de 4.096 milliers de tonnes équivalent CO₂.² Le potentiel de décarbonation du secteur reste donc important et les mesures décidées au niveau

¹ Lien vers la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat sur le [Legilux.lu](https://legilux.lu) (version consolidée)

² Selon le Bilan provisoire des émissions de gaz à effet de serre 2023 publié sur emwelt.lu

national pour y parvenir devront permettre au Luxembourg de contribuer à l'atteinte de ses objectifs climatiques. Le Gouvernement vise la décarbonation du secteur en grande partie via l'électrification de la mobilité. En 2023, le secteur a émis 13,9% de moins de GES que prévu dans sa trajectoire de décarbonation fixée par le règlement grand-ducal du 22 juin 2022³.

Comme rappelé par l'exposé des motifs du Projet, la loi du 26 juillet 2022 relative au régime d'aides en faveur des entreprises investissant dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques (ci-après la « loi du 26 juillet 2022 »), actuellement en vigueur (que le Projet propose de modifier) « *a mis en place un régime d'aides destiné à encourager les entreprises à investir dans des infrastructures de charge pour véhicules électriques [...] [qui a] joué un rôle déterminant dans le déploiement de bornes de charge accessibles au public et de bornes de charge au sein d'entreprises sur l'ensemble du territoire luxembourgeois, contribuant ainsi à la densification des infrastructures de charge déjà existantes.* »

Ce régime d'aides en vigueur, dont la décision d'approbation par la Commission européenne expire fin 2025, doit être prolongé, étant donné que l'**infrastructure de charge** doit encore être étendue en vue d'atteindre les objectifs nationaux en matière d'électromobilité. C'est ce que propose de faire le Projet.

Il est parallèlement proposé de profiter de cette modification de la loi du 26 juillet 2022 pour étendre le régime d'aides au soutien en faveur des **infrastructures de ravitaillement en hydrogène**.⁴ Ces nouvelles aides seront attribuées après une mise en concurrence « *sur la base du montant d'aide demandé par capacité de ravitaillement effectivement disponible lors de la mise en service de l'infrastructure de ravitaillement* ».

1. Critères d'éligibilité généraux au régime d'aides⁵

Selon le point 3° de l'article 4, les aides introduites par le Projet doivent avoir un **effet incitatif**. Elles doivent donc inciter les entreprises à réaliser un investissement qu'elles ne feraient pas sans cette aide, en raison du manque de rentabilité de certains investissements, notamment. Cela signifie que le début des travaux doit avoir lieu après la soumission de la demande d'aide par l'entreprise. Toutefois, malgré cette condition, l'aide ne sera pas accordée s'il apparaît que le projet est rentable sans aide, ou si l'entreprise se voit dans l'obligation d'effectuer certains investissements pour se mettre en conformité avec les réglementations nationales.

Concernant les délais de mise en service et la durée d'exploitation minimale des infrastructures (article 4)

Pour les infrastructures de charge, le Projet propose d'allonger le **délai de mise en service** de 6 mois (passant ainsi de 12 à 18 mois). Le commentaire de l'article 4 précise que les « *retours d'expérience [...] ont révélé que les projets sont souvent retardés par des délais d'approvisionnement en matériel ou des délais liés au renforcement du raccordement* ».

Pour les infrastructures de ravitaillement en hydrogène, le Projet propose de fixer le délai de mise en service à 30 mois.

Le Projet introduit la possibilité de prolonger ces délais de 18 mois si la mise en œuvre du projet d'infrastructure est retardée pour des raisons non imputables à l'entreprise porteuse de projet. La Chambre de Commerce accueille favorablement l'introduction d'une telle possibilité de prolongation.

³ Règlement grand-ducal du 22 juin 2022 déterminant les allocations d'émissions de gaz à effet de serre annuelles pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2030 des secteurs visés à l'article 5 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

⁴ L'inclusion de cette nouvelle aide d'Etat est possible sans en notifier préalablement la Commission européenne, étant donné la modification du règlement général d'exemption par catégorie (ci-après, le « GBER ») en 2023. Ce dernier déclare désormais certaines catégories d'aides d'Etat compatibles avec le traité sur le fonctionnement de l'UE. Cela implique que pour ces catégories d'aides, les Etats membres n'ont plus besoin de notifier préalablement la Commission européenne, ainsi que de demander son approbation pour leur mise en œuvre. Cela concerne notamment les « *aide[s] dans le domaine de la protection de l'environnement et de l'énergie, notamment pour soutenir le déploiement des énergies renouvelables, les projets de décarbonation, la mobilité verte et la biodiversité, ainsi que pour faciliter les investissements dans l'hydrogène renouvelable et accroître l'efficacité énergétique* ».

⁵ Article 3 de la loi du 26 juillet 2022

Il est également proposé de maintenir la **durée d'exploitation minimale** des infrastructures de charge à 5 ans, et de fixer la même durée pour les futures infrastructures de ravitaillement. La Chambre de Commerce se demande selon quels critères la durée de 5 ans a été fixée, et s'il ne serait pas pertinent de la réduire.

En outre, l'opérateur des infrastructures devra traiter tous les fournisseurs de services de mobilité de manière équitable en ce qui concerne l'accès à ses infrastructures et les paiements contractuels. Il ne peut pas appliquer des conditions d'accès privilégiées ni des tarifs différenciés sans une justification objective. Cette condition vise à garantir une concurrence loyale entre les acteurs du marché.

Concernant les conditions d'origine renouvelable de l'énergie provenant des infrastructures (article 4)

Pour les infrastructures de charge, le Projet propose de maintenir l'obligation d'une alimentation à 100% par de l'électricité renouvelable. La condition actuellement en vigueur voulant que toutes celles situées sur le domaine public et privé de l'État et des communes doivent être alimentées par le biais d'accords d'achats d'électricité renouvelable, est supprimée, étant donné qu'il s'avère que cette condition est trop restrictive en pratique, comme le précise le commentaire de l'article 4. La Chambre de Commerce salue cette modification.

Pour les infrastructures de ravitaillement en hydrogène, le Projet introduit une obligation de fourniture de 100% d'hydrogène renouvelable à partir du 31 décembre 2035, sous peine de demande de restitution de l'aide⁶. Cette condition transpose l'article 36bis, point 2 du GBER⁷ qui précise qu'« [e]n ce qui concerne les infrastructures de ravitaillement bénéficiant d'aides qui fournissent de l'hydrogène, l'État membre obtient du bénéficiaire l'engagement qu'au 31 décembre 2035 au plus tard, les infrastructures de ravitaillement fourniront uniquement de l'hydrogène renouvelable. »

La Chambre de Commerce a bien conscience de la marge d'action limitée du législateur luxembourgeois quant à cette disposition. Toutefois, elle souhaite souligner que le fait de pouvoir ou non fournir, d'ici 2035, exclusivement de l'hydrogène renouvelable, dépend d'un grand nombre de facteurs qui échappent très largement aux entreprises bénéficiaires des aides, qui ne sont, en tant qu'opératrices d'infrastructures de ravitaillement, qu'un maillon dans la chaîne d'approvisionnement en hydrogène renouvelable, et qui, à elles seules, ne peuvent garantir ni le développement de la production d'hydrogène renouvelable dans des volumes suffisants et à des conditions de marché acceptables pour les utilisateurs de bornes de ravitaillement, ni le développement de l'infrastructure de transport d'hydrogène et/ou de solutions logistiques adéquates pour acheminer l'hydrogène renouvelable jusqu'aux points de ravitaillement.

Pour autant, selon l'article 8, paragraphe 1 de la loi du 26 juillet 2022, seule l'entreprise bénéficiaire est sanctionnée en cas de non-conformité avec cette condition : « *L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée ou si elle fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets. La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée [...].* »

Étant donné que l'obligation précitée ne peut pas être modifiée par le législateur, car émanant d'une transposition du GBER, la Chambre de Commerce recommande vivement d'atténuer la sanction en cas de non-respect de ce critère pour des raisons qui échappent au contrôle du bénéficiaire de l'aide. Dans ce cas, le remboursement de l'aide ne devrait pas être exigé.

De manière générale, il est important d'alerter sur le caractère désincitatif de ce critère et d'envisager, tant au niveau européen que national, une proportionnalité de l'aide en fonction du ratio d'hydrogène renouvelable fourni, sans exiger une fourniture exclusive d'hydrogène renouvelable, et sans pénaliser des opérateurs pour des développements qu'ils ne peuvent, à eux seuls, maîtriser.

⁶ Selon l'article 8 de la loi modifiée par le Projet, « (2) Toute aide entreprise ayant bénéficié d'une aide en vertu de la présente loi peut faire l'objet d'un contrôle jusqu'à dix ans après son octroi » et « (1) L'entreprise perd le bénéfice de l'intégralité ou d'une partie de l'aide lorsque, après son octroi, une non-conformité avec la présente loi est constatée [...] La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de l'aide versée, augmentée des intérêts légaux applicables [...] ».

⁷ GBER, page 52

Concernant les types de systèmes de charge éligibles (article 4)

Tel que prévu par l'article 36bis du GBER, les infrastructures de charges peuvent être subventionnées sous condition que toutes les bornes de charge d'une capacité d'au plus 22 kW reposent sur un système de charge intelligent.

2. Aide en faveur d'infrastructures de charge attribuée à la suite d'une mise en concurrence

Concernant les conditions de cofinancement prévues à l'article 36bis du GBER (article 5)

Le Projet ajuste les règles de cofinancement afin de se conformer aux conditions de l'article 36bis du GBER. Jusqu'à présent, une entreprise ne pouvait pas obtenir plus de 40% du budget total alloué à une procédure de mise en concurrence. Désormais, cette limitation ne s'applique plus au niveau individuel, mais repose sur une restriction globale de l'ensemble du régime d'aides. En d'autres termes, **au lieu d'imposer un plafond individuel à chaque entreprise, le Projet prévoit d'encadrer le budget global du régime d'aides.** La Chambre de Commerce accueille favorablement cette modification, car cette approche permettra d'apporter plus de flexibilité dans l'attribution des aides et d'éviter qu'un plafond trop strict par entreprise/projet n'empêche le financement de certains projets stratégiques.

De plus, le Projet prévoit d'**augmenter l'intensité maximale de l'aide** pour certains projets d'infrastructures de charge attribués suite à une mise en concurrence. Ce plafond passe dès lors **de 70% à 90% des coûts admissibles**, comme autorisé par le GBER. En effet, le ministre compétent a la possibilité d'ajuster l'intensité d'aide en fonction des différents cas de figure mentionnés à l'article 4, paragraphe 5, alinéa 2, de la loi du 26 juillet 2022, notamment **lorsqu'un appel à projets vise des catégories spécifiques d'infrastructures.** La Chambre de Commerce accueille favorablement cette possibilité de rehaussement de l'intensité d'aide.

Pour rappel, l'**intensité de l'aide** de manière générale (restant inchangée) est de :

- 50% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public en permanence,
- 40% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge accessibles au public au moins 10h/24, 5j/7,
- 30% des coûts admissibles pour les infrastructures de charge privées.

Concernant la subvention des infrastructures de charge mobiles (articles 3 et 5)

Le Projet introduit la possibilité de subventionner des infrastructures de charge mobiles, non éligibles jusqu'à présent. Cette modification repose sur une adaptation de la définition de « point de charge » à l'article 3, qui inclut désormais les installations temporaires, comme par exemple celles utilisées pour des chantiers de construction. Comme le précise l'exposé des motifs, les entreprises souhaitant bénéficier d'une aide pour ces infrastructures devront fournir un plan de déploiement couvrant les 12 mois suivant la mise en service des points de charge mobiles.

La Chambre de Commerce salue l'introduction d'une telle disposition, permettant à un plus grand nombre d'entreprises de bénéficier du régime d'aides, et de l'adapter aux besoins des différents secteurs.

3. Aide en faveur d'infrastructures de charge privées réservées aux activités économiques des PME⁸

L'article 6 du Projet vise à simplifier et rendre plus avantageux le régime d'aides pour les PME souhaitant installer des infrastructures de charge privées, tout en garantissant un cadre cohérent avec les évolutions réglementaires européennes.

⁸ Article 5 de la loi du 26 juillet 2022

***Concernant la prolongation de la date limite
de demande d'aide (article 6)***

La date limite de demande d'aide en faveur d'infrastructures pour les PME est **prolongée jusqu'au 30 septembre 2026**, après avoir pris fin au 31 décembre 2024. La Chambre de Commerce accueille favorablement cette extension, mais recommande d'apporter des précisions, au paragraphe 4 de l'article 6 du Projet, quant à l'effet rétroactif (ou à la continuité) ou non de l'aide entre le 1^{er} janvier 2025 et la date de l'entrée en vigueur du Projet.

***Concernant les modifications apportées aux coûts
admissibles de l'aide (article 6)***

La loi du 26 juillet 2022 fait actuellement la distinction entre les coûts admissibles pour les infrastructures de charge, et ceux pour le raccordement au réseau électrique. Comme précisé par le commentaire de l'article 6, cette distinction, initialement introduite pour mieux prendre en compte les coûts élevés du raccordement, s'est avérée défavorable aux entreprises. La Chambre de Commerce aurait apprécié plus détails quant aux raisons pour lesquelles cette distinction s'est avérée désavantageuse.

Le Projet propose dès lors de supprimer cette distinction. Désormais, la même intensité d'aide s'applique à tous les types de coûts admissibles, conformément à l'article 36*bis*, paragraphe 6, du GBER.

***Concernant l'intensité de l'aide et le plafonnement
uniforme des aides (article 6)***

La majoration de l'aide de 10% pour les infrastructures utilisant des systèmes de charge intelligents, telle qu'en vigueur jusqu'au 31 décembre 2024, est supprimée par le Projet, étant donné que l'article 4 du Projet prévoit désormais que toute borne d'au plus 22 kW ne pourra être subventionnée que si elle repose sur un système de charge intelligent. En contrepartie, **les intensités (montants) de l'aide sont revues à la hausse** par le Projet, comme suit, ce que la Chambre accueille favorablement :

- 40% (au lieu de 30%) des coûts admissibles pour les moyennes entreprises,
- 50% (au lieu de 40%) des coûts admissibles pour les petites entreprises.

En outre, le Projet propose d'instaurer un **plafond d'aide unique de 100.000 euros**. Ce plafond ne prend pas en compte les aides attribuées avant le 1^{er} juillet 2025, permettant ainsi aux entreprises ayant déjà bénéficié d'aides de solliciter de nouveaux financements après cette date, ce que la Chambre de Commerce salue.

**4. Nouvelle aide en faveur d'infrastructures de ravitaillement
en hydrogène (privées ou accessibles au public) attribuée à la
suite d'une mise en concurrence⁹**

Modalités et conditions de l'aide

L'article 7 du Projet propose d'introduire un nouvel article 5*bis* dans la loi du 26 juillet 2022, instaurant une aide en faveur d'infrastructures de ravitaillement attribuée à la suite d'une mise en concurrence.

Concernant les infrastructures de ravitaillement accessibles au public, ces dernières doivent respecter un certain nombre de conditions, à savoir :

- être conformes aux normes européennes en vigueur (article 7 du règlement (UE) 2023/1804),
- avoir une capacité minimale de ravitaillement de 300 kg d'hydrogène par jour (tout en étant conçues pour pouvoir, à terme, délivrer 1 tonne d'hydrogène par jour),
- être équipées de deux distributeurs de 350 et de plus de 700 bars chacun,
- garantir un taux de disponibilité d'au moins 95%, et
- partager leurs données d'accessibilité avec les autorités via un système national, selon les modalités prévues à l'article 20, paragraphes 2 à 4, du règlement (UE) 2023/1804.

⁹ Nouvel article 5*bis* proposé pour la loi du 26 juillet 2022

Concernant le montant (intensité maximale) de l'aide, celle-ci **couvre une partie des coûts admissibles**, selon le type d'infrastructures, à savoir :

- 50% pour les infrastructures accessibles au public 24h/24, 7j/7,
- 40% pour les infrastructures accessibles au public au moins 10h/jour, 5j/7,
- 30% pour les infrastructures privées,
- jusqu'à 90% dans les cas visés aux paragraphes 4, alinéa 2 du nouvel article 5bis.

Le **budget maximal** pour chaque appel à projets est fixé à **7 millions d'euros**.

Concernant la **sélection des projets**, il est proposé que celle-ci se fasse de manière ouverte, transparente et non-discriminatoire. Les appels à projets pourront toutefois être limités :

- à une certaine localisation, étant donné que les projets pourront être limités à certaines zones géographiques,
- à certaines catégories de véhicules,
- à une certaine capacité de ravitaillement,
- à la disponibilité, en donnant une priorité aux infrastructures offrant le taux d'accessibilité le plus élevé,
- à la source de l'énergie utilisée, les infrastructures alimentées d'hydrogène 100% renouvelable étant privilégiées.

De manière générale, les projets les plus économiquement rentables par rapport à leur capacité de ravitaillement seront priorités, et une seule entreprise pourra être sélectionnée par parcelle cadastrale.

Les **dossiers de candidature** aux appels d'offres, pour lesquels les entreprises pourront soumettre plusieurs projets à chaque fois, **devront notamment comprendre** :

- l'identité et la taille de l'entreprise,
- les comptes annuels et un plan de financement,
- un plan technique de l'infrastructure (capacité, accessibilité, équipements),
- un engagement à fournir de l'hydrogène 100% renouvelable d'ici 2035,
- la géolocalisation et l'accord avec le propriétaire du terrain (contrat de bail), le cas échéant,
- une liste des coûts admissibles et le montant de l'aide demandé.

Enfin, concernant le **paiement de l'aide**, l'aide devra être demandée dans les 12 mois suivant la mise en service, tout en fournissant l'ensemble des factures liées aux coûts admissibles et des preuves de paiement.

De manière générale, la Chambre de Commerce accueille favorablement l'introduction d'aides destinées aux bornes de ravitaillement en hydrogène, conformément à l'article 36bis du règlement (UE) modifié 615/2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du GBER et aux exigences du règlement 2023/1804 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (dit « AFIR » ou « *Alternative Fuel Infrastructure Regulation* »).

Elle souhaite néanmoins formuler un certain nombre de remarques quant à cette nouvelle aide concernant les bornes de ravitaillement en hydrogène, présentées dans la suite.

Concernant la définition des « coûts admissibles » (article 2, point 6)

S'agissant de la définition des coûts admissibles fixée à l'article 2, point 6 du Projet, cette dernière précise qu'ils comprennent « les coûts relatifs à la création ou à l'augmentation de la capacité de ravitaillement d'une infrastructure de ravitaillement, à l'exception des composants d'occasion », mais qu'ils excluent « les coûts d'investissement relatifs aux bâtiments, terrains, véhicules ou matériels roulants ainsi que les coûts d'exploitation ».

Aux yeux de la Chambre de Commerce, cette définition est peu précise, ne reprenant que partiellement les dispositions du GBER. Le manque de précision pourrait poser question quant à l'admissibilité de coûts liés à certains équipements techniques connexes essentiels au fonctionnement de l'infrastructure de ravitaillement (comme les stations de réception d'hydrogène par camion et aménagements

routiers y afférent, les refroidisseurs, les compresseurs, ...), ou encore d'unités de stockage local. Or, la Chambre de Commerce rappelle que le texte du GBER, plus précis, exprime clairement que ces éléments ont bien vocation à être éligibles à l'aide.

Afin d'éviter toute ambiguïté et d'exprimer clairement que les coûts liés aux équipements techniques connexes, aux aménagements terrestres ou routiers et aux unités de stockage local sont bien admissibles à l'aide à l'investissement pour les stations de ravitaillement en hydrogène, la Chambre de Commerce recommande de reprendre la rédaction du GBER (en son article 36bis, point 3.) de manière exhaustive, en précisant à l'article 2 point 6° du Projet, dans exactement les mêmes termes que le GBER, que :

« Les coûts admissibles sont les coûts de la construction, de l'installation, de la mise à niveau ou de l'extension des infrastructures de recharge ou de ravitaillement. Ces coûts peuvent inclure les coûts des infrastructures de recharge ou de ravitaillement proprement dites et des équipements techniques connexes, de l'installation ou des mises à niveau des composants électriques ou autres, y compris les câbles électriques et les transformateurs électriques qui sont nécessaires pour connecter l'infrastructure de recharge ou de ravitaillement au réseau ou à une unité locale de production ou de stockage d'électricité ou d'hydrogène, ainsi que les travaux de génie civil, les aménagements terrestres ou routiers, les coûts d'installation et les coûts pour l'obtention des autorisations connexes. Les coûts admissibles peuvent également inclure les coûts d'investissement de la production sur site d'électricité renouvelable ou d'hydrogène renouvelable et les coûts d'investissement des unités de stockage de l'électricité renouvelable ou de l'hydrogène renouvelable. La capacité de production nominale de l'installation de production sur site d'électricité renouvelable ou d'hydrogène renouvelable ne dépasse pas la puissance nominale maximale ou la capacité de ravitaillement maximale de l'infrastructure de recharge ou de ravitaillement à laquelle elle est connectée. »

Enfin, la Chambre de Commerce renvoie à ses commentaires et revendications évoqués plus haut en lien avec l'obligation (transposée du GBER) d'alimenter les stations de ravitaillement en hydrogène 100% renouvelable dès 2036.

5. Fiche financière du Projet

Selon la fiche financière du Projet, le budget total proposé pour la mise en œuvre des présentes dispositions est de **30 millions d'euros**. Il est précisé que ce budget « *est structuré de manière à satisfaire les obligations minimales en matière d'infrastructures de charge et d'infrastructures de ravitaillement en hydrogène découlant [du AFIR]* ».

Il est important de noter que, contrairement au budget établi par la loi du 26 juillet 2022, les aides issues du Projet ne relèvent plus du cadre de la Facilité pour la reprise et la résilience (FRR). En conséquence, les dépenses seront entièrement couvertes par le budget national.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce n'est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

