

**N° 8281<sup>5</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

---

## **PROJET DE LOI**

**portant :**

- 1° approbation du Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 ;**
- 2° modification de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994**

\* \* \*

### **AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(9.9.2024)

La Chambre de Commerce a déjà eu l'occasion de se prononcer, dans son avis du 19 janvier 2024<sup>1</sup> (ci-après « l'Avis initial ») sur les dispositions du Projet de loi portant approbation du protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds (ci-après le « Projet initial »).

Pour rappel, le Projet initial a pour objet d'approuver la modification de l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage commun pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, dit « Eurovignette » (ci-après « l'Accord modifié ») et d'adapter en conséquence la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application dudit Accord modifié. Cette modification a été opérée conformément à la directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 (ci-après la « Directive »). Celle-ci, élaborée pour tendre vers le principe du « pollueur-payeur », vise notamment à étendre le champ d'application du droit d'usage aux poids-lourds de 3,5 à 12 tonnes, qui en sont actuellement exemptés.

Les amendements parlementaires sous avis (ci-après les « Amendements ») ont pour objet de lever les oppositions formelles et répondre aux observations du Conseil d'Etat formulées dans son avis du 29 mars 2024<sup>2</sup>.

---

1 Lien vers l'Avis initial sur le site de la Chambre de Commerce

2 Lien vers l'avis du Conseil d'Etat sur le site de la Chambre des Députés

### En bref

- La Chambre de Commerce prend note des Amendements qui visent à répondre aux oppositions formelles et aux observations émises par le Conseil d'Etat.
- La Chambre de Commerce n'a pas de remarques à formuler quant aux Amendements. Elle renvoie aux observations formulées dans son Avis initial.
- Elle rappelle l'urgence à associer dès à présent les acteurs du secteur du transport à l'élaboration du dispositif destiné à remplacer l'Eurovignette.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les Amendements sous avis.

\*

### CONSIDERATIONS GENERALES

**L'amendement 1<sup>er</sup>** vise à modifier l'article 2 du Projet initial en trois points pour lever les oppositions formelles du Conseil d'Etat.

- Les termes « véhicules dont la masse maximale techniquement admissible est supérieure à 12 tonnes » sont remplacés par « véhicules dont la masse maximale techniquement admissible est de 12 tonnes ou plus » afin de conformer le Projet à la Directive. En effet, la formulation initiale excluait de fait les véhicules de 12 tonnes du dispositif de droit d'usage.
- La définition du terme « autoroute » fait désormais référence à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 6), de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, laquelle est plus précise que la référence initialement retenue pour le Projet initial (issue de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975).
- La référence à la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières est supprimée pour définir le terme « véhicule », le Conseil d'Etat considérant cette référence comme superfétatoire.

**L'amendement 2** vise à modifier l'article 3 du Projet initial pour faire suite aux observations formulées par le Conseil d'Etat.

- L'exemption prévue pour les « véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur le territoire national sous le couvert de plaques rouges » est supprimée, étant donné que « *le nombre de véhicules qui pourraient se prévaloir de cette exemption est faible, rendant la charge administrative engendrée disproportionnée* », selon le commentaire associé à l'amendement.
- L'exemption prévue pour « les véhicules utilisés ou détenus par une personne handicapée dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence » est supprimée. Cela fait suite à l'observation du Conseil d'Etat, qui dans son avis, avait estimé que les termes « personne handicapée » « *ne sont pas autrement définis dans le cadre de la disposition sous examen* » et signalait que « *celle-ci vise donc toute personne handicapée sans aucune condition, de sorte que toute personne pouvant se prévaloir d'une déficience quelconque bénéficie d'office de l'exemption prévue par le texte sous examen sans aucune possibilité d'appréciation de la part de l'administration quant à la nature et au degré des déficiences.* »
- L'exemption prévue pour les véhicules utilisés dans le cadre d'une des activités reprises sur les listes A ou B telles que prévues à l'article 12, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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, et pour laquelle une autorisation d'établissement ou toute autre autorisation équivalente a été émise est élargie aux activités de la liste C. Ceci afin de tenir compte d'une modification législative intervenue après le dépôt du Projet initial à la Chambre des Députés.

**L'amendement 3** vise à introduire en annexe du Projet initial le protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures ; modifiant la loi modifiée du 24 février

1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarque à formuler quant aux Amendements et renvoie aux observations formulées dans son Avis initial. Elle rappelle notamment l'urgence à associer dès à présent les acteurs du secteur du transport à l'élaboration du dispositif destiné à remplacer l'Eurovignette. Il s'agit de satisfaire au principe du « pollueur-payeur » défini par la Commission européenne, tout en préservant la compétitivité des entreprises de transport du pays.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les Amendements sous avis.

