



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 4742

## Projet de loi

- 1) 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;
- 2) portant 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

Date de dépôt : 18-12-2000

Date de l'avis du Conseil d'État : 22-12-2000

Auteur(s) : Madame Lydie Polfer, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
18-12-2000	Déposé	4742/00	<u>3</u>
22-12-2000	Avis du Conseil d'Etat (22.12.2000)	4742/01	<u>10</u>
12-02-2001	Rapport de commission(s) : Commission des Finances et du Budget Rapporteur(s) :	4742/02	<u>15</u>
13-03-2001	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (13-03-2001) Evacué par dispense du second vote (13-03-2001)	4742/03	<u>22</u>
31-12-2001	Publié au Mémorial A n°37 en page 886	4742	<u>25</u>

4742/00



MINISTÈRE D'ÉTAT  
LE MINISTRE AUX  
RELATIONS AVEC LE PARLEMENT

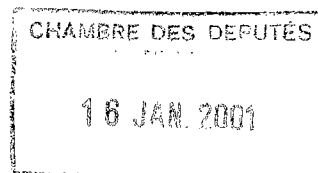
SERVICE CENTRAL DE LÉGISLATION

SCL: 16 - L 3371  
Doc. parl. 4742

Luxembourg, le 15 janvier 2001

Monsieur le Président  
de la Chambre des Députés

Luxembourg



Objet: *Projet de loi*

- 1) *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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;*
- 2) *portant modification de la loi du 24 février 1995 modifiée 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.*

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe l'avis du Conseil d'Etat sur le projet de loi sous rubrique. Ledit projet a été déposé à la Chambre des Députés le 18 décembre 2000 par le Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Pour le Ministre aux Relations  
avec le Parlement

Daniel Andrich  
Conseiller de Gouvernement 1<sup>re</sup> classe

Transmis en copie pour information  
- aux Membres de la Commission des Affaires étrangères, européennes et de la Défense  
- aux Membres de la Conférence des Présidents  
Luxembourg, le 16 janvier 2001.  
Le Greffier de la Chambre des Députés,  
Pierre Dillenburg

**Projet de loi**

- 1) 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;**
- 2) portant modification de la loi du 24 février 1995 modifiée portant approbation 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 du Conseil d'Etat**

(22 décembre 2000)

Par dépêche du 27 juillet 2000, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a fait transmettre au Conseil d'Etat pour avis le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur. Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, du texte du Protocole à approuver ainsi que d'un plan du réseau routier luxembourgeois concerné, élaboré par le ministre des Travaux publics.

**Considérations générales**

L'objectif du projet de loi consiste à approuver le Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994, signé le 22 mars 2000 entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède, et d'assurer ainsi la transposition en droit national du volet droits d'usage de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

D'après l'article 12, alinéa 1<sup>er</sup> de la directive, les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive avant le 1<sup>er</sup> juillet 2000. D'après l'article IV du projet de loi, la loi devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2001.

A titre préliminaire, il y a lieu de noter que dans l'intitulé de la loi, il faudrait écrire, sub 2), "*portant modification de la loi modifiée du 24 février*

1995 ...", au lieu de "*portant modification de la loi du 24 février 1995 modifiée ...*".

## **Examen des articles**

### Article I

L'article I du projet de loi porte approbation du Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994. L'objectif du Protocole est d'introduire dans l'Accord de nouveaux montants maxima des droits d'usage, variant en fonction des émissions et de la sécurité des véhicules visés.

### Article II

L'article II du projet de loi modifie 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.

En premier lieu, il faut reprendre l'observation faite au sujet de l'intitulé de la loi, et écrire "*La loi modifiée du 24 février 1995 ...*", au lieu de "*La loi du 24 février 1995 modifiée ...*".

L'article II, point 1° du projet de loi vise à remplacer l'actuel article 2 de la loi modifiée du 24 février 1995.

Le paragraphe (1) du nouvel article 2, tel que proposé, entend laisser aux soins d'un règlement grand-ducal la possibilité d'étendre la perception d'un droit d'usage pour des raisons tenant à la sécurité routière et à la qualité de vie des riverains. Or, au sens de l'article 102 de la Constitution, aucune rétribution ne peut être exigée des citoyens sauf si elle est prévue par la loi. Si les questions de détail peuvent être abandonnées au pouvoir exécutif, les modalités substantielles doivent cependant impérativement être retenues par la loi. Il faut dès lors se demander en l'occurrence si l'habilitation législative prévue au nouvel article 2, paragraphe (1), est suffisamment précise et circonscrite de par l'usage des termes "pour des raisons tenant à la sécurité routière et à la qualité de vie des riverains" pour répondre aux exigences de l'article 102 de la Constitution précité.

Par ailleurs, par missive du 19 octobre 2000, la Commission européenne a fait l'observation que la faculté d'étendre la perception d'un droit d'usage à d'autres sections du réseau routier principal va au-delà de ce que la directive 1999/62/CE permet. Il faudra dès lors supprimer dans le projet de loi le paragraphe (3) du nouvel article 2 et toutes les références à ce paragraphe, qui établit cette possibilité d'extension à d'autres sections du réseau routier.

Pour ces deux raisons, à savoir la difficulté d'ordre constitutionnel qui risque de se poser et l'observation émanant de la Commission européenne, le Conseil d'Etat propose de supprimer le deuxième alinéa du paragraphe (1)

du nouvel article 2, tel que prévu actuellement dans le projet de loi, et de modifier le premier paragraphe comme suit:

"(1) L'utilisation par un véhicule d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1<sup>er</sup> et 8 de l'Accord."

Quant au paragraphe (2), 6<sup>e</sup> tiret (définition du "véhicule non Euro"), fin de la première ligne, il conviendra de mettre "véhicules Euro I et Euro II" au pluriel.

Au dernier tiret (définition du "droit d'usage"), la référence au paragraphe (3) est à supprimer, de sorte que la phrase se termine après "similaire".

Ainsi qu'il a été exposé ci-avant, le paragraphe (3) est à supprimer, premièrement à cause des observations faites par la Commission européenne au sujet de la possibilité non autorisée d'extension à d'autres sections du réseau routier, et en second lieu du fait que réurgit ici la question d'ordre constitutionnel soulevée déjà au sujet du paragraphe (1). En effet, le paragraphe (3) de l'article 2, tel que proposé, vise à permettre d'étendre par voie de règlement grand-ducal la perception du droit d'usage "notamment pour des raisons de sécurité et de commodité des usagers de la route ainsi que de qualité de vie des riverains". Ici aussi il convient de se demander si cette habilitation législative est suffisamment circonscrite au vu de l'article 102 de la Constitution.

Quant au paragraphe (4) (paragraphe (3) selon le Conseil d'Etat), il est proposé la formulation suivante:

"(3) Sont exonérés du droit d'usage les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas de droit d'usage visé par l'Accord, et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau dont l'utilisation n'est pas subordonnée au paiement du droit d'usage. Un règlement grand-ducal énumérera ces tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire."

Le paragraphe (5) (paragraphe (4) selon le Conseil d'Etat) fait référence à la directive 92/106/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres. Tout d'abord, la référence serait à remplacer par celle à la mesure nationale de transposition. Ensuite et surtout, cette directive n'a jamais été transposée correctement en droit luxembourgeois. La directive 92/106/CE a certes été mentionnée à l'article 3, alinéa 3 du règlement ministériel du 18 décembre 1992 soumettant à autorisation les transports internationaux de personnes et de choses effectués sur le territoire luxembourgeois au moyen de véhicules routiers immatriculés dans un pays tiers. Or, cette mention ne constitue pas en soi une transposition, ce que le Conseil d'Etat avait d'ailleurs déjà soulevé dans son avis du 17 mars 1998 relatif au projet de loi modifiant la loi du 24 février 1995.

En plus, il appert que le règlement ministériel du 18 décembre 1992 est contraire à l'article 36 de la Constitution, aux termes de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (voir *Arrêt no 01/98 du 6 mars 1998*). La transposition est ainsi de toute façon déficiente faute de base légale.

Enfin, pour des raisons techniques et pratiques liées à l'utilisation effective du réseau routier luxembourgeois concerné, le Conseil d'Etat propose de supprimer la possibilité d'exemption complète du droit d'usage et de se limiter à une exonération partielle.

Le Conseil d'Etat exprime dès lors son opposition formelle quant au maintien du paragraphe (5) dans le projet de loi sous sa forme actuelle. Il propose le libellé suivant quant à ce qui est devenu le paragraphe (4):

"(4) Les véhicules qui effectuent un transport combiné sont partiellement exemptés du droit d'usage visé au paragraphe (1), sans que cette exemption ne puisse être inférieure à 3 euros par trajet, ni dépasser le droit d'usage payé. Les montants et les modalités de perception en question sont fixés par règlement grand-ducal."

Le point 2° de l'article II vise à remplacer l'actuel article 3 de la loi modifiée du 24 février 1995 en prévoyant notamment une exemption partielle ou complète du droit d'usage à déterminer par règlement grand-ducal. Cette façon de procéder risque de contrevenir aux dispositions de l'article 101 de la Constitution disposant que nulle exemption ou modération ne peut être établie que par une loi.

Le Conseil d'Etat propose dès lors de libeller le point 2° comme suit:

"L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

"**Art. 3.** (1) Sont exemptés du droit d'usage:

- a) les véhicules de l'armée, de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises, de la protection civile, des services d'incendie, ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels;
- b) les véhicules qui sont utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, dans la mesure où leur mise en circulation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions économiques sur le marché des transports.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) sous b) doivent être munis d'un certificat attestant leur exemption du droit d'usage. Les modalités d'établissement de ce certificat sont arrêtées par règlement grand-ducal."

Le point 3° de l'article II du projet vise à remplacer l'article 4 de la loi de 1995 et ne donne pas lieu à observation.

Au point 4° de l'article II, les auteurs du projet se proposent de remplacer l'actuel article 7 de la loi modifiée du 24 février 1995, tout en érigeant en infraction le non-respect des dispositions des articles 2, 3 et 5 de



la loi précitée. Si le non-respect des dispositions de l'article 5 peut être érigé en infraction, il n'en va pas de même des articles 2 et 3 tels que modifiés par le présent projet. Il faudrait dès lors que les auteurs du texte sous rubrique précisent, conformément au principe de la légalité des infractions, les faits qu'ils entendent voir incriminer.

Au premier alinéa du nouveau libellé proposé pour l'article 7, le Conseil d'Etat suggère de supprimer la référence aux articles 2 et 3 de la loi, et d'écrire: "Les infractions aux dispositions de l'article 5 de la présente loi ...".

### Article III

En ce qui concerne l'article III, il est permis de se demander si une loi qui ne comporte que neuf articles nécessite vraiment une coordination officielle, ce d'autant plus que le contenu des dispositions de la loi qu'il s'agit de coordonner et des modifications que le présent texte vise à y apporter n'ont pour la plupart qu'un caractère habilitant, l'essentiel de la matière étant fixé par des règlements grand-ducaux.

### Article IV

Le présent article fixe l'entrée en vigueur de la loi à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2001.

L'article 9 du Protocole que l'article I du présent projet vise à approuver dispose toutefois que ce Protocole n'entre en vigueur que le premier jour du mois suivant la date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit à la Commission européenne que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.

Du fait que le projet sous examen ne peut de toute manière plus passer la procédure législative avant le 1<sup>er</sup> janvier 2001, il y a lieu de faire abstraction de l'article IV.

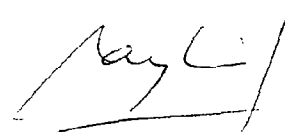
Pour le cas où les auteurs du texte envisageraient cependant une entrée en vigueur au premier jour du mois qui suit la publication de la loi au Mémorial, cet article serait à libeller comme suit:

"L'article II de la présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial."

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 décembre 2000.

Le Secrétaire général,

Le Président,



4742/01

**N° 4742<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

---

---

**PROJET DE LOI**

- 1) 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;
- 2) portant modification de la loi du 24 février 1995 modifiée 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 DU CONSEIL D'ETAT**

(22.12.2000)

Par dépêche du 27 juillet 2000, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a fait transmettre au Conseil d'Etat pour avis le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur. Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, du texte du Protocole à approuver ainsi que d'un plan du réseau routier luxembourgeois concerné, élaboré par le ministre des Travaux publics.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

L'objectif du projet de loi consiste à approuver le Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994, signé le 22 mars 2000 entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède, et d'assurer ainsi la transposition en droit national du volet droits d'usage de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

D'après l'article 12, alinéa 1er de la directive, les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive avant le 1er juillet 2000. D'après l'article IV du projet de loi, la loi devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2001.

A titre préliminaire, il y a lieu de noter que dans l'intitulé de la loi, il faudrait écrire, sub 2), „portant modification de la loi modifiée du 24 février 1995 ...“, au lieu de „portant modification de la loi du 24 février 1995 modifiée ...“.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### Article I

L'article I du projet de loi porte approbation du Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994. L'objectif du Protocole est d'introduire dans l'Accord de nouveaux montants maxima des droits d'usage, variant en fonction des émissions et de la sécurité des véhicules visés.

### Article II

L'article II du projet de loi modifie 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.

En premier lieu, il faut reprendre l'observation faite au sujet de l'intitulé de la loi, et écrire „*La loi modifiée du 24 février 1995 ...*“, au lieu de „*La loi du 24 février 1995 modifiée ...*“.

L'article II, point 1° du projet de loi vise à remplacer l'actuel article 2 de la loi modifiée du 24 février 1995.

Le paragraphe (1) du nouvel article 2, tel que proposé, entend laisser aux soins d'un règlement grand-ducal la possibilité d'étendre la perception d'un droit d'usage pour des raisons tenant à la sécurité routière et à la qualité de vie des riverains. Or, au sens de l'article 102 de la Constitution, aucune rétribution ne peut être exigée des citoyens sauf si elle est prévue par la loi. Si les questions de détail peuvent être abandonnées au pouvoir exécutif, les modalités substantielles doivent cependant impérativement être retenues par la loi. Il faut dès lors se demander en l'occurrence si l'habilitation législative prévue au nouvel article 2, paragraphe (1), est suffisamment précise et circonscrite de par l'usage des termes „pour des raisons tenant à la sécurité routière et à la qualité de vie des riverains“ pour répondre aux exigences de l'article 102 de la Constitution précité.

Par ailleurs, par missive du 19 octobre 2000, la Commission européenne a fait l'observation que la faculté d'étendre la perception d'un droit d'usage à d'autres sections du réseau routier principal va au-delà de ce que la directive 1999/62/CE permet. Il faudra dès lors supprimer dans le projet de loi le paragraphe (3) du nouvel article 2 et toutes les références à ce paragraphe, qui établit cette possibilité d'extension à d'autres sections du réseau routier.

Pour ces deux raisons, à savoir la difficulté d'ordre constitutionnel qui risque de se poser et l'observation émanant de la Commission européenne, le Conseil d'Etat propose de supprimer le deuxième alinéa du paragraphe (1) du nouvel article 2, tel que prévu actuellement dans le projet de loi, et de modifier le premier paragraphe comme suit:

„(1) L'utilisation par un véhicule d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1er et 8 de l'Accord.“

Quant au paragraphe (2), 6e tiret (définition du „véhicule non Euro“), fin de la première ligne, il conviendra de mettre „véhicules Euro I et Euro II“ au pluriel.

Au dernier tiret (définition du „droit d'usage“), la référence au paragraphe (3) est à supprimer, de sorte que la phrase se termine après „similaire“.

Ainsi qu'il a été exposé ci-avant, le paragraphe (3) est à supprimer, premièrement à cause des observations faites par la Commission européenne au sujet de la possibilité non autorisée d'extension à d'autres sections du réseau routier, et en second lieu du fait que resurgit ici la question d'ordre constitutionnel soulevée déjà au sujet du paragraphe (1). En effet, le paragraphe (3) de l'article 2, tel que proposé, vise à permettre d'étendre par voie de règlement grand-ducal la perception du droit d'usage „notamment pour des raisons de sécurité et de commodité des usagers de la route ainsi que de qualité de vie des riverains“. Ici aussi il convient de se demander si cette habilitation législative est suffisamment circonscrite au vu de l'article 102 de la Constitution.

Quant au paragraphe (4) (paragraphe (3) selon le Conseil d'Etat), il est proposé la formulation suivante:

„(3) Sont exonérés du droit d'usage les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas de droit d'usage visé par l'Accord, et

l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau dont l'utilisation n'est pas subordonnée au paiement du droit d'usage. Un règlement grand-ducal énumérera ces tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire."

Le paragraphe (5) (paragraphe (4) selon le Conseil d'Etat) fait référence à la directive 92/106/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres. Tout d'abord, la référence serait à remplacer par celle à la mesure nationale de transposition. Ensuite et surtout, cette directive n'a jamais été transposée correctement en droit luxembourgeois. La directive 92/106/CE a certes été mentionnée à l'article 3, alinéa 3 du règlement ministériel du 18 décembre 1992 soumettant à autorisation les transports internationaux de personnes et de choses effectués sur le territoire luxembourgeois au moyen de véhicules routiers immatriculés dans un pays tiers. Or, cette mention ne constitue pas en soi une transposition, ce que le Conseil d'Etat avait d'ailleurs déjà soulevé dans son avis du 17 mars 1998 relatif au projet de loi modifiant la loi du 24 février 1995.

En plus, il appert que le règlement ministériel du 18 décembre 1992 est contraire à l'article 36 de la Constitution, aux termes de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (*voir Arrêt No 01/98 du 6 mars 1998*). La transposition est ainsi de toute façon déficiente faute de base légale.

Enfin, pour des raisons techniques et pratiques liées à l'utilisation effective du réseau routier luxembourgeois concerné, le Conseil d'Etat propose de supprimer la possibilité d'exemption complète du droit d'usage et de se limiter à une exonération partielle.

Le Conseil d'Etat exprime dès lors son opposition formelle quant au maintien du paragraphe (5) dans le projet de loi sous sa forme actuelle. Il propose le libellé suivant quant à ce qui est devenu le paragraphe (4):

„(4) Les véhicules qui effectuent un transport combiné sont partiellement exemptés du droit d'usage visé au paragraphe (1), sans que cette exemption ne puisse être inférieure à 3 euros par trajet, ni dépasser le droit d'usage payé. Les montants et les modalités de perception en question sont fixés par règlement grand-ducal.“

Le point 2° de l'article II vise à remplacer l'actuel article 3 de la loi modifiée du 24 février 1995 en prévoyant notamment une exemption partielle ou complète du droit d'usage à déterminer par règlement grand-ducal. Cette façon de procéder risque de contrevenir aux dispositions de l'article 101 de la Constitution disposant que nulle exemption ou modération ne peut être établie que par une loi.

Le Conseil d'Etat propose dès lors de libeller le point 2° comme suit:

„L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 3.**– (1) Sont exemptés du droit d'usage:

- a) les véhicules de l'armée, de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises, de la protection civile, des services d'incendie, ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels;
- b) les véhicules qui sont utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, dans la mesure où leur mise en circulation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions économiques sur le marché des transports.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) sous b) doivent être munis d'un certificat attestant leur exemption du droit d'usage. Les modalités d'établissement de ce certificat sont arrêtées par règlement grand-ducal.“ “

Le point 3° de l'article II du projet vise à remplacer l'article 4 de la loi de 1995 et ne donne pas lieu à observation.

Au point 4° de l'article II, les auteurs du projet se proposent de remplacer l'actuel article 7 de la loi modifiée du 24 février 1995, tout en érigeant en infraction le non-respect des dispositions des articles 2, 3 et 5 de la loi précitée. Si le non-respect des dispositions de l'article 5 peut être érigé en infraction, il n'en va pas de même des articles 2 et 3 tels que modifiés par le présent projet. Il faudrait dès lors que les auteurs du texte sous rubrique précisent, conformément au principe de la légalité des infractions, les faits qu'ils entendent voir incriminer.

Au premier alinéa du nouveau libellé proposé pour l'article 7, le Conseil d'Etat suggère de supprimer la référence aux articles 2 et 3 de la loi, et d'écrire: „Les infractions aux dispositions de l'article 5 de la présente loi ...“.

#### *Article III*

En ce qui concerne l'article III, il est permis de se demander si une loi qui ne comporte que neuf articles nécessite vraiment une coordination officielle, ce d'autant plus que le contenu des dispositions de la loi qu'il s'agit de coordonner et des modifications que le présent texte vise à y apporter n'ont pour la plupart qu'un caractère habilitant, l'essentiel de la matière étant fixé par des règlements grand-ducaux.

#### *Article IV*

Le présent article fixe l'entrée en vigueur de la loi à la date du 1er janvier 2001.

L'article 9 du Protocole que l'article I du présent projet vise à approuver dispose toutefois que ce Protocole n'entre en vigueur que le premier jour du mois suivant la date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit à la Commission européenne que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.

Du fait que le projet sous examen ne peut de toute manière plus passer la procédure législative avant le 1er janvier 2001, il y a lieu de faire abstraction de l'article IV.

Pour le cas où les auteurs du texte envisageraient cependant une entrée en vigueur au premier jour du mois qui suit la publication de la loi au Mémorial, cet article serait à libeller comme suit:

„L'article II de la présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 décembre 2000.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Raymond KIRSCH

4742/02

**N° 4742<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

---

---

**PROJET DE LOI**

- 1) 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;
- 2) portant 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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES FINANCES  
ET DU BUDGET**

(12.2.2001)

La Commission se compose de: M. Lucien WEILER, Président; M. Norbert HAUPERT, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Aloyse BISDORFF, Alex BODRY, Emile CALMES, Lucien CLEMENT, Gast GIBERYEN, Gusty GRAAS, Jeannot KRECKE, Jean-Paul RIPPINGER et Claude WISELER, Membres.

\*

**A) INTRODUCTION**

L'objectif du projet de loi consiste à approuver le Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994, signé le 22 mars 2000 entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède, et d'assurer ainsi la transposition en droit national du volet droits d'usage de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. D'après l'article 12, alinéa 1er de la directive, les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive avant le 1er juillet 2000. Selon l'article IV du projet de loi, la loi devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2001.

A l'exception de l'introduction d'une différenciation des droits d'usage suivant le niveau des émissions du véhicule, la directive 1999/62/CE n'apporte pas d'autres modifications par rapport à la directive 93/89/CEE. Les éléments nouveaux introduits par le protocole dans l'Accord portent sur de nouveaux montants maxima du droit d'usage variant en fonction des performances environnementales et de sécurité des véhicules.

Cette modification est mise à profit pour y apporter en outre certains autres amendements jugés utiles à la lumière de l'expérience acquise au cours des 5 dernières années avec le texte actuel. Les changements proposés concernent notamment l'étendue du réseau où le droit d'usage est perçu, l'abandon de la distinction de transport pour compte d'autrui et transport pour compte propre, l'introduction d'une différenciation du droit d'usage en fonction des performances environnementales et de sécurité des



véhicules, l'énumération plus précise des catégories de véhicules exemptes de l'acquittement du droit d'usage.

\*

## B) EXAMEN DU PROJET DE LOI

Le projet de loi entend modifier la situation instaurée en matière de droits d'usage de certaines routes par les véhicules utilitaires lourds par les normes prémentionnées sous deux aspects importants.

Premièrement, le projet de loi vise une différenciation future des taxes à prélever pour l'utilisation des routes par des poids lourds en fonction du niveau de leurs émissions toxiques, appréciées suivant leur classification dans le système „EURO“. Il y aura donc à l'avenir une dimension écologique dans les critères de définition du niveau de la taxation à appliquer.

Deuxièmement, les exceptions aux règles générales relatives au droit d'usage concernant l'utilisation de certaines routes par les poids lourds seront dorénavant établies en suivant des soucis de contrôlabilité, en ce que la loi énumérera de manière précise les catégories exceptées de la législation portant sur le droit d'usage du réseau routier concerné. La visibilité extérieure du bénéfice de cette exception sera assurée par des moyens adéquats, assurant ainsi la contrôlabilité du respect de la législation applicable.

Il convient toutefois de revenir dans ce rapport aux observations formulées à l'égard du projet de loi sous rubrique par le Conseil d'Etat et à la suite qui sera réservée à ces observations.

\*

## C) POSITION DU CONSEIL D'ETAT ET AMENDEMENTS APPORTES AU PROJET DE LOI INITIAL

Le Conseil d'Etat a d'abord exprimé son *opposition formelle* quant au maintien du paragraphe (5) de l'article II dans le projet de loi sous sa forme actuelle. Ce paragraphe (5) (paragraphe (4) selon le Conseil d'Etat) fait référence à la directive 92/106/CEE du Conseil des Communautés Européennes du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres. La Haute Corporation constate que la référence serait à remplacer par celle à la mesure nationale de transposition. Ensuite et surtout, cette directive n'a jamais été transposée correctement en droit luxembourgeois.

La directive 92/106/CE a certes été mentionnée – et non transposée – par l'article 3, alinéa 3 du règlement ministériel du 18 décembre 1992 soumettant à autorisation les transports internationaux de personnes et de choses effectués sur le territoire luxembourgeois au moyen de véhicules routiers immatriculés dans un pays tiers. Or, le règlement ministériel du 18 décembre 1992 doit être considéré comme contraire à l'article 36 de la Constitution, aux termes de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Même si ce règlement avait donc été destiné à effectuer la transposition effective de la directive – quod non – la transposition serait ainsi de toute façon déficiente faute de base légale.

Sans s'opposer formellement à d'autres dispositions du projet de loi, le Conseil d'Etat soulève encore d'autres *difficultés d'ordre constitutionnel*.

Le paragraphe (1) du nouvel article 2, tel qu'initialement proposé, entend laisser aux soins d'un règlement grand-ducal la possibilité d'étendre la perception d'un droit d'usage pour des raisons tenant à la sécurité routière et à la qualité de vie des riverains. Le Conseil d'Etat observe qu'au sens de l'article 102 de la Constitution, aucune rétribution ne peut être exigée des citoyens sauf si elle est prévue par la loi. Si les questions de détail peuvent être abandonnées au pouvoir exécutif, les modalités substantielles doivent cependant impérativement être retenues par la loi. Il faut dès lors se demander en l'occurrence si l'habilitation législative prévue au nouvel article 2, paragraphe (1), est suffisamment précise et circonscrite de par l'usage des termes „pour des raisons tenant à la sécurité routière et à la qualité de vie des riverains“ pour répondre aux exigences de l'article 102 de la Constitution précité.

Pour cette raison et à cause d'une observation émanant de la Commission européenne, le Conseil d'Etat a proposé de supprimer le deuxième alinéa du paragraphe (1) du nouvel article 2, tel que prévu actuellement dans le projet de loi, et de modifier le premier paragraphe.

La Haute Corporation soulève le même problème à l'endroit du paragraphe (3) de l'article 2.

Finalement, le Conseil d'Etat se demande encore si le point 2° de l'article II visant à remplacer l'article 3 de la loi modifiée du 24 février 1995 est conforme à l'article 101 de la Constitution disposant que nulle exemption ou modération ne peut être établie que par une loi.

La Commission des Finances et du Budget, après examen des observations constitutionnelles du Conseil d'Etat, s'est ralliée à l'avis de la Haute Corporation et a modifié le texte du projet de loi en conséquence.

La commission a encore repris les *autres propositions de texte* suggérées par le Conseil d'Etat, notamment en ce qui concerne le nouveau libellé de l'article IV.

\*

La Commission des Finances et du Budget a désigné M. Norbert Hauptert comme rapporteur du présent projet de loi au cours de sa réunion du 25 janvier 2001. La commission a examiné le projet ainsi que l'avis du Conseil d'Etat le 8 février. Le présent rapport a été adopté en commission le 12 février 2001.

\*

La commission unanime recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi tel que reproduit ci-dessous:

\*

### PROJET DE LOI

- 1) 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;
- 2) portant 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

#### Article I.–

Est approuvé 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000.

#### Article II.–

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, est modifiée comme suit:

1° L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 2.–** (1) L'utilisation par un véhicule d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1er et 8 de l'Accord.

(2) On entend par:

- „autoroute“, les voies publiques qui répondent aux critères de la définition afférente de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 et qui sont signalées comme telles;

- „route de caractère similaire à une autoroute“, les voies publiques signalées par le signal E17 „routes pour automobiles“ prévu par la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975;
- „véhicules“, les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules répondant aux critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises et qui ont une masse maximale autorisée supérieure à 12.000kg;
- „véhicule Euro I“, tout véhicule présentant les caractéristiques définies dans le cadre de la directive 88/77/CEE modifiée du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules;
- „véhicule Euro II“, tout véhicule présentant les caractéristiques dans le cadre de la directive 88/77/CEE modifiée précitée;
- „véhicule non Euro“, tout véhicule qui ne correspond pas aux définitions des véhicules Euro I et Euro II ainsi que tout véhicule pour lequel un document certifiant la conformité minimale des caractéristiques Euro I ou Euro II fait défaut;
- „droit d’usage“, le paiement d’une somme déterminée, fixée par l’article 8 de l’Accord, donnant droit à l’utilisation par un véhicule pendant une durée déterminée, exprimée en termes d’une année, d’un mois, d’une semaine ou d’une journée, d’une autoroute, d’une route à caractère similaire.

(3) Sont exonérés du droit d’usage les tronçons d’autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas de droit d’usage visé par l’Accord, et l’échangeur le plus proche donnant accès au réseau dont l’utilisation n’est pas subordonnée au paiement du droit d’usage. Un règlement grand-ducal énumérera ces tronçons d’autoroutes et de routes à caractère similaire.

(4) Les véhicules qui effectuent un transport combiné sont partiellement exemptés du droit d’usage visé au paragraphe (1), sans que cette exemption ne puisse être inférieure à 3 euros par trajet, ni dépasser le droit d’usage payé. Les montants et les modalités de perception en question sont fixés par règlement grand-ducal.“

2° L’article 3 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 3.**– (1) Sont exemptés du droit d’usage:

- a) les véhicules de l’armée, de la police grand-ducale, de l’administration des douanes et accises, de la protection civile, des services d’incendie, ainsi que l’ensemble des véhicules utilisés pour des missions d’intervention urgente et équipés comme tels;
- b) les véhicules qui sont utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l’activité principale n’est pas le transport de marchandises, dans la mesure où leur mise en circulation n’est pas susceptible d’avoir des répercussions économiques sur le marché des transports.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) sous b) doivent être munis d’un certificat attestant leur exemption du droit d’usage. Les modalités d’établissement de ce certificat sont arrêtées par règlement grand-ducal.“

3° L’article 4 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 4.**– Un règlement grand-ducal fixe les montants et les modalités du droit d’usage en fonction des normes Euro prévues par la directive 88/77/CEE modifiée et le nombre d’essieux des véhicules.

Ce règlement détermine également le montant du remboursement partiel du taux annuel en cas de restitution de l’attestation ainsi que les conditions et modalités du remboursement.“

4° L’article 7 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.**– Les infractions aux dispositions de l’article 5 de la présente loi ainsi qu’aux dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution desdites prescriptions légales sont passibles d’une

amende de 1.000 à 20.000 francs. Cette amende a le caractère d'une peine de police. En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.

Les officiers de la police judiciaire, les membres de la Police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions."

**Article III.**–

Le Grand-Duc est habilité à coordonner les dispositions législatives relatives à loi du 24 février 1995 modifiée 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 ainsi que celles qui auraient expressément ou implicitement modifié celle-ci au moment où ces coordinations seront établies.

**Article IV.**–

L'article II de la présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 12 février 2001.

*Le Rapporteur,*  
Norbert HAUPERT

*Le Président,*  
Lucien WEILER

Service Central des Imprimés de l'Etat

4742/03

**N° 4742<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

---

---

**PROJET DE LOI**

- 1) 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;
- 2) portant 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

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(13.3.2001)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement du 21 février 2001 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

- 1) **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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;**
- 2) **portant 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**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 15 février 2001 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 22 décembre 2000;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 13 mars 2001.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Marcel SAUBER



4742

**MEMORIAL**

**Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg**

**MEMORIAL**

**Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg**

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**


---

A — N° 37

28 mars 2001

**Sommaire****Loi du 23 mars 2001**

1. 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;
2. portant modification de la loi du 24 février 1995 modifiée 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. .... page **886**

**Règlement grand-ducal du 23 mars 2001 fixant les montants du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds ..... 891**

---

**Loi du 23 mars 2001**

- 1) 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;
- 2) portant modification de la loi du 24 février 1995 modifiée 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.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 15 février 2001 et celle du Conseil d'Etat du 13 mars 2001 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Article I**

Est approuvé 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000.

**Article II**

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, est modifiée comme suit:

1° L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 2.** (1) L'utilisation par un véhicule d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1er et 8 de l'Accord.

(2) On entend par:

- «autoroutes», les voies publiques qui répondent aux critères de la définition afférente de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 et qui sont signalées comme telles;
- «route de caractère similaire à une autoroute», les voies publiques signalées par le signal E17 «routes pour automobiles» prévu par la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975;
- «véhicules», les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules répondant aux critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises et qui ont une masse maximale autorisée supérieure à 12.000 kg;
- «véhicule Euro I», tout véhicule présentant les caractéristiques définies dans le cadre de la directive 88/77/CEE modifiée du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules;
- «véhicules Euro II», tout véhicule présentant les caractéristiques dans le cadre de la directive 88/77/CEE modifiée précitée;
- «véhicules non Euro», tout véhicule qui ne correspond pas aux définitions des véhicules Euro I et Euro II ainsi que tout véhicule pour lequel un document certifiant la conformité minimale des caractéristiques Euro I ou Euro II fait défaut;
- «droit d'usage», le paiement d'une somme déterminée, fixée par l'article 8 de l'Accord donnant droit à l'utilisation par un véhicule pendant une durée déterminée, exprimée en termes d'une année, d'un mois, d'une semaine ou d'une journée, d'une autoroute, d'une route à caractère similaire.

(3) Sont exonérées du droit d'usage les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas de droit d'usage visé par l'Accord, et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau dont l'utilisation n'est pas subordonnée au paiement du droit d'usage. Un règlement grand-ducal énumérera ces tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire.

(4) Les véhicules qui effectuent un transport combiné sont partiellement exemptés du droit d'usage visé au paragraphe (1), sans que cette exemption ne puisse être inférieure à 3 euros par trajet, ni dépasser le droit d'usage payé. Les montants et les modalités de perception en question sont fixés par règlement grand-ducal.»

2° L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 3.** (1) Sont exemptés du droit d'usage:

- a) les véhicules de l'armée, de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises, de la protection civile, des services d'incendie, ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels;

b) les véhicules qui sont utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, dans la mesure où leur mise en circulation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions économiques sur le marché des transports.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) sous b) doivent être munis d'un certificat attestant leur exemption du droit d'usage. Les modalités d'établissement de ce certificat sont arrêtées par règlement grand-ducal.»

3° L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 4.** Un règlement grand-ducal fixe les montants et les modalités du droit d'usage en fonction des normes Euro prévues par la directive 88/77/CEE modifiée et le nombre d'essieux des véhicules. Ce règlement détermine également le montant du remboursement partiel du taux annuel en cas de restitution de l'attestation ainsi que les conditions et modalités du remboursement.»

4° L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 7.** Les infractions aux dispositions de l'article 5 de la présente loi ainsi qu'aux dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution desdites prescriptions légales sont passibles d'une amende de 1.000 à 20.000 francs. Cette amende a le caractère d'une peine de police. En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.

Les officiers de la police judiciaire, les membres de la Police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.»

### Article III

Le Grand-Duc est habilité à coordonner les dispositions législatives relatives à la loi du 24 février 1995 modifiée portant approbation et application de l'Accord relative 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 ainsi que celles qui auraient expressément ou implicitement modifié celle-ci au moment où ces coordinations seront établies.

### Article IV

L'article II de la présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires Etrangères  
et du Commerce Extérieur,  
Lydie Polfer*

*Le Ministre des Finances,  
Jean-Claude Juncker*

Palais de Luxembourg, le 23 mars 2001.  
**Henri**

Doc. par. n° 4742; sess. ord. 2000-2001. Dir. 88/77, 99/62.

## 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 véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures**

*Les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne*

*du Royaume de Belgique*

*du Royaume de Danemark*

*du Grand-Duché de Luxembourg*

*du Royaume des Pays-Bas*

*et*

*du Royaume de Suède,*

PARTIES CONTRACTANTES à l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, tel que modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'Accord précité, dénommé ci-après „l'Accord“,

Vu l'adoption de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommée ci-après „la Directive“;

Considérant la déclaration commune des Gouvernements de la Belgique, du Danemark, de l'Allemagne, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède de mettre tout en oeuvre afin d'aligner leur droit d'usage commun aux nouveaux taux maximaux prévus à l'article 7, paragraphe 7 et à l'annexe II de la Directive, faite à la 2142ème session du Conseil de l'Union européenne des 30 novembre et 1er décembre 1998,

SONT CONVENU de ce qui suit:

#### *Article premier*

Le premier considérant du Préambule de l'Accord est *remplacé par*:

„Vu la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, remplaçant la Directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993,“.

Après le deuxième considérant un troisième considérant est *ajouté*:

„Vu la déclaration commune des Gouvernements de la Belgique, du Danemark, de l'Allemagne, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède de mettre tout en oeuvre afin d'aligner leur droit d'usage commun aux nouveaux taux maximaux prévus à l'article 7, paragraphe 7 et à l'annexe II de la Directive, faite à la 2142ème session du Conseil de l'Union européenne des 30 novembre et 1er décembre 1998,“.

#### *Article 2*

L'article 2, paragraphe 1er, de l'Accord est *remplacé par*:

„Les définitions requises à l'article 2 de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures s'appliquent au présent Accord.“

#### *Article 3*

A l'article 3, paragraphe 1er, de l'Accord les mots „la procédure de l'article 9 de la Directive“ sont *remplacés par*:

„la procédure de l'article 7, paragraphe 2, point b, ii, de la Directive“.

Au paragraphe 2 les mots „article 7, point d, de la Directive“ sont *remplacés par*:

„article 7, paragraphe 2, point b, i, de la Directive“.

Au paragraphe 3 les mots „article 7, point e de la Directive“ sont *remplacés par*:

„article 7, paragraphe 6, de la Directive“.

#### *Article 4*

L'article 4, paragraphe 2, de l'Accord est *remplacé par*:

„Sur leur territoire respectif, les Parties contractantes à l'Accord peuvent exempter les véhicules énumérés à l'article 6, paragraphe 2, point b, de la Directive du droit d'usage visé à l'article 3.“

#### *Article 5*

L'article 8, paragraphe 1er, de l'Accord est *remplacé par*:

„Le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

I. jusqu'à trois essieux:

- |                                |              |
|--------------------------------|--------------|
| a. NON-EURO:                   | à 960 euros, |
| b. EURO I:                     | à 850 euros, |
| c. EURO II et moins polluants: | à 750 euros. |

2. à quatre essieux ou plus:
- a. NON-EURO: à 1.550 euros,
  - b. EURO I: à 1.400 euros,
  - c. EURO II et moins polluants: à 1.250 euros.“

Le paragraphe 2 est *remplacé par*:

„Le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux:
- a. NON-EURO: à 96 euros,
  - b. EURO I: à 85 euros,
  - c. EURO II et moins polluants: à 75 euros.
2. à quatre essieux ou plus:
- a. NON-EURO: à 155 euros,
  - b. EURO I: à 140 euros,
  - c. EURO II et moins polluants: à 125 euros.“

Le paragraphe 3 est *remplacé par*:

„Le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux:
- a. NON-EURO: à 26 euros,
  - b. EURO I: à 23 euros,
  - c. EURO II et moins polluants: à 20 euros.
2. à quatre essieux ou plus:
- a. NON-EURO: à 41 euros,
  - b. EURO I: à 37 euros,
  - c. EURO II et moins polluants: à 33 euros.“

Le paragraphe 4 est *remplacé par*:

„Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, est, pour toutes les catégories de véhicules, fixé à 8 euros“.

Le paragraphe 5 est *remplacé par*:

„Pour les véhicules immatriculés en Grèce, le droit d'usage mentionné aux paragraphes 1 à 4 est, pendant une période de deux ans après l'entrée en vigueur de la Directive, réduit de la moitié. Les Parties contractantes au présent Accord peuvent décider d'étendre la période transitoire d'année en année sous la condition que la Commission européenne autorise une telle extension.“

Le paragraphe 7 est *remplacé par*:

„Pour l'application du présent Accord, le taux de change de l'euro dans les différentes monnaies nationales est fixé conformément à l'article 10 de la Directive.“

#### Article 6

L'article 10, paragraphe 2, dernière phrase de l'Accord est *remplacé par*:

„Des frais administratifs de 25 euros sont prélevés pour l'examen de la demande de remboursement.“

#### Article 7

A l'article 13, paragraphe 2, de l'Accord la ligne

„A = droit d'usage annuel de 1.250 ECU“ est *remplacé par*:

„A = droit d'usage annuel de 1.250 euros.“

#### Article 8

Dans la version française de l'article 20 de l'Accord, la date „31 décembre 2010“ est *remplacée par*:

„31 décembre 2019.“

*Article 9*

1. Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit à la Commission européenne par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.

2. Le Dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les Parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe 1er ainsi que la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 22 mars 2000 en langue allemande, danoise, française, néerlandaise et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission européenne; celle-ci transmet à chaque Partie contractante une copie certifiée conforme.

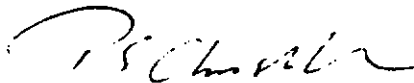
*Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne*



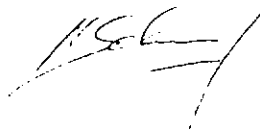
*Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique*



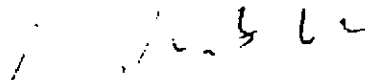
*Pour le Gouvernement du Royaume de Danemark*



*Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*



*Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas*



*Pour le Gouvernement du Royaume de Suède*

