



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7362

## 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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;

2° 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

Date de dépôt : 27-09-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-03-2019

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
10-05-2019	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
27-09-2018	Déposé	7362/00	<u>6</u>
13-11-2018	Avis de la Chambre des Métiers (23.10.2018)	7362/01	<u>27</u>
30-11-2018	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal fixant les montants du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires [...]	7362/02	<u>32</u>
13-03-2019	Avis du Conseil d'État (12.3.2019)	7362/03	<u>37</u>
21-03-2019	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7362/04	<u>42</u>
28-03-2019	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°16 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7362	<u>50</u>
10-04-2019	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (10-04-2019) Evacué par dispense du second vote (10-04-2019)	7362/05	<u>53</u>
21-03-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 09 ) de la reunion du 21 mars 2019	09	<u>56</u>
14-03-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 08 ) de la reunion du 14 mars 2019	08	<u>63</u>
09-04-2019	Publié au Mémorial A n°233 en page 1	7362	<u>75</u>

# Résumé

## N° 7362

### 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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;**

**2° 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.**

---

### Résumé

Le présent projet de loi a pour objet l'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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ainsi qu'une 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. Ce protocole rend également nécessaire la rédaction d'un nouveau règlement grand-ducal qui remplacera le 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.

Le protocole du 6 décembre 2017 vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette à la situation de 2017, c'est-à-dire juridiquement à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2011/76/CE. A noter toutefois que la transposition de la directive 2011/76/UE en droit national a déjà été faite lors de la dernière modification de la loi modifiée du 24 février 1995 en 2014 (loi du 2 avril 2014).

Le protocole tient en outre compte du fait que l'Allemagne a définitivement quitté l'Accord Eurovignette et que la Belgique a renoncé à la perception du droit d'usage Eurovignette. Ainsi, la répartition des recettes, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de la Belgique du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Finalement, afin de tenir compte de l'évolution technologique, la norme EURO VI est reprise dans le texte et de nouveaux tarifs pour toutes les catégories de véhicules sont introduits afin de respecter davantage le principe du pollueur-payeur. Sur ce point, l'Accord prend de l'avance sur la directive 1999/62/EC telle que modifiée, qui ne reprend pas encore la norme EURO VI, mais qui mentionne au point 4 de l'annexe 0 « *De futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE et ses modifications ultérieures peuvent être envisagées.* »

L'introduction des nouveaux tarifs se fait en deux temps afin de permettre au secteur concerné de mieux s'adapter aux changements projetés. Ainsi, dans une première étape, les véhicules de la norme EURO V, largement représentés dans les parcs de véhicules national et international, payent le même tarif le plus bas que les véhicules EURO VI. Dans une deuxième étape, le tarif EURO V sera adapté vers le haut pour se situer entre les tarifs EURO IV et EURO VI.

7362/00

**N° 7362****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

**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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2) 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.

\* \* \*

*(Dépôt: le 27.9.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (14.9.2018).....	2
2) Texte du projet de loi.....	3
3) Texte du protocole.....	4
4) Exposé des motifs.....	11
5) Commentaire des articles.....	12
6) Fiche financière.....	13
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	14
8) Texte coordonné.....	17

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2) 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..

Genève, le 14 septembre 2018

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

\*



## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

**Art. 2.** 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. A l'article 2, paragraphe 2, le quatrième tiret est remplacé par le libellé suivant :  
« – « véhicule de la catégorie « EURO 0 », « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE », « EURO VI » » : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. »
2. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :  
« Un règlement grand-ducal énumère les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire soumis au droit d'usage énoncé au paragraphe (1). »
3. A l'article 3, paragraphe 2, la dernière phrase est remplacée par la phrase suivante :  
« Un règlement grand-ducal définit les véhicules pouvant bénéficier de cette exemption. »
4. A l'article 4, la deuxième phrase est remplacée par la phrase suivante :  
« Ce règlement détermine également les conditions et modalités du remboursement du droit d'usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté. »
5. A l'annexe il est ajouté *in fine* un tableau libellé comme suit :

### « 4. Véhicules « EURO VI »

<i>Valeurs limites</i>								
	<i>CO</i> (mg/kWh)	<i>HCT</i> (mg/kWh)	<i>HCNM</i> (mg/kWh)	<i>CH<sub>4</sub></i> (mg/kWh)	<i>NO<sub>x</sub></i> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	<i>NH<sub>3</sub></i> (ppm)	<i>Masse de particules</i> (mg/kWh)	<i>Nombre de particules</i> (#/kWh)
WHSC (CI) <sup>(1)</sup>	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI) <sup>(2)</sup>	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI) <sup>(2)</sup>	4000		160	500	460	10	10	<sup>(2)</sup> 6,0 x 10 <sup>11</sup>

Note :

PI = allumage commandé.

CI = allumage par compression.

(1) Cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial

(2) Cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial

(3) Le niveau admissible de la composante NO<sub>2</sub> dans la valeur limite des NO<sub>x</sub> peut être déterminé à un stade ultérieur. »

\*

## TEXTE DU PROTOCOLE

### PROTOKOL

om ændring af aftalen af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU af 27. september 2011 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

### PROTOKOLL

zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

### 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 conformément à la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

### PROTOCOL

tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens overeenkomstig Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen

### PROTOKOLL

om ändring av avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift på tunga fordon som använder vissa vägar för att tillämpa Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

### 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 conformément à la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du 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, le Protocole du 22 mars 2000 visant à appliquer 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, et le Protocole du 21 octobre 2010 visant à appliquer la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et à introduire un système de « paperless vignette », ci-après dénommé « l'Accord » ;

*Vu* l'adoption de la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ci-après dénommée « la Directive » ;

*Vu* la note diplomatique notifiée le 25 juin 2015 par le Royaume de Belgique concernant la décision de renoncer à la perception du droit d'usage commun sur le territoire belge et les notes diplomatiques concernant la répartition du produit que les Gouvernements du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède ont soumises à la Commission européenne respectivement les 30 mars 2016, 16 février 2016, 24 février 2016 et 15 décembre 2015 ;

*Vu* la note diplomatique de la République fédérale d'Allemagne du 27 mars 2017 concernant la dénonciation de l'Accord qui prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 2018, par laquelle la République fédérale d'Allemagne ne sera plus partie signataire de l'Accord à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 ;

*Considérant* que l'intention du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède est d'appliquer les taux maximaux fixés à l'Annexe II de la Directive avec des dispositions particulières pour EURO V et EURO VI ;

SONT CONVENU de ce qui suit :

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Au premier considérant du préambule de l'Accord, les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 » sont remplacés par les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 ».

#### *Article 2*

L'article 2 de l'Accord est modifié comme suit :

1. Au premier paragraphe, les mots « telle que modifiée par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 » sont remplacés par les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 ».
2. Le deuxième paragraphe est remplacé par le texte suivant :

« 2. Aux fins du présent Accord, on entend par :

« territoires des parties contractantes » : les territoires européens respectifs du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède ;

« véhicule » : un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, conformément à l'article 2, alinéa d), et à l'article 7, paragraphe 5, de la Directive tel que modifiée par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011. ».

*Article 3*

A l'article 3, paragraphe 1), de l'Accord, les mots « article 7, paragraphe 2, point a) » sont remplacés par les mots « article 7, paragraphe 5 ».

*Article 4*

Aux articles 4, 6, 11 et 14 de l'Accord, les mots « Commission des Communautés européennes » sont chaque fois remplacés par les mots « Commission européenne ».

*Article 5*

A l'article 8 de l'Accord, les paragraphes 1) à 4) sont remplacés par le texte suivant :

« 1) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
  - a. NON-EURO 1407 euros
  - b. EURO I 1223 euros
  - c. EURO II 1065 euros
  - d. EURO III 926 euros
  - e. EURO IV 842 euros
  - f. EURO V ou moins polluants 750 euros
2. à quatre essieux ou plus :
  - a. NON-EURO 2359 euros
  - b. EURO I 2042 euros
  - c. EURO II 1776 euros
  - d. EURO III 1543 euros
  - e. EURO IV 1404 euros
  - f. EURO V ou moins polluants 1250 euros

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
    - a. NON-EURO 1407 euros
    - b. EURO I 1223 euros
    - c. EURO II 1065 euros
    - d. EURO III 926 euros
    - e. EURO IV 842 euros
    - f. EURO V 796 euros
    - g. EURO VI ou moins polluants 750 euros
  2. à quatre essieux ou plus :
    - a. NON-EURO 2359 euros
    - b. EURO I 2042 euros
    - c. EURO II 1776 euros
    - d. EURO III 1543 euros
    - e. EURO IV 1404 euros
    - f. EURO V 1327 euros
    - g. EURO VI ou moins polluants 1250 euros
- 2) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :
1. jusqu'à trois essieux :
    - a. NON-EURO 140 euros

b. EURO I	122 euros
c. EURO II	106 euros
d. EURO III	92 euros
e. EURO IV	84 euros
f. EURO V ou moins polluants	75 euros

## 2. à quatre essieux ou plus :

a. NON-EURO	235 euros
b. EURO I	204 euros
c. EURO II	177 euros
d. EURO III	154 euros
e. EURO IV	140 euros
f. EURO V ou moins polluants	125 euros

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

## 1. jusqu'à trois essieux :

a. NON-EURO	140 euros
b. EURO I	122 euros
c. EURO II	106 euros
d. EURO III	92 euros
e. EURO IV	84 euros
f. EURO V	79 euros
g. EURO VI ou moins polluants	75 euros

## 2. à quatre essieux ou plus :

a. NON-EURO	235 euros
b. EURO I	204 euros
c. EURO II	177 euros
d. EURO III	154 euros
e. EURO IV	140 euros
f. EURO V	132 euros
g. EURO VI ou moins polluants	125 euros

## 3) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

## 1. jusqu'à trois essieux :

a. NON-EURO	37 euros
b. EURO I	32 euros
c. EURO II	28 euros
d. EURO III	24 euros
e. EURO IV	22 euros
f. EURO V ou moins polluants	20 euros

## 2. à quatre essieux ou plus :

a. NON-EURO	62 euros
b. EURO I	54 euros
c. EURO II	47 euros
d. EURO III	41 euros
e. EURO IV	37 euros
f. EURO V ou moins polluants	33 euros

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :

a. NON-EURO	37 euros
b. EURO I	32 euros
c. EURO II	28 euros
d. EURO III	24 euros
e. EURO IV	22 euros
f. EURO V	21 euros
g. EURO VI ou moins polluants	20 euros

2. à quatre essieux ou plus :

a. NON-EURO	62 euros
b. EURO I	54 euros
c. EURO II	47 euros
d. EURO III	41 euros
e. EURO IV	37 euros
f. EURO V	35 euros
g. EURO VI ou moins polluants	33 euros

4) Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, est fixé à 12 euros pour toutes les catégories de véhicules. ».

#### *Article 6*

L'article 13, paragraphe 3, alinéa trois, de l'Accord, est remplacé par le texte suivant :

« Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes :

- Le Royaume du Danemark obtient 20,456 % de ce produit ;
- Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 5,226 % de ce produit ;
- Le Royaume des Pays-Bas obtient 45,989 % de ce produit ;
- Le Royaume de Suède obtient 28,329% de ce produit. ».

#### *Article 7*

A l'article 15 de l'Accord, les mots « Cour de justice des Communautés européennes, conformément à l'article 182 du Traité instituant la Communauté européenne » sont remplacés par les mots « Cour de justice de l'Union européenne, conformément à l'article 273 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ».

#### *Article 8*

A l'article 20 de l'Accord, le millésime « 2019 » est remplacé par le millésime « 2029 ».

#### *Article 9*

1. Etant donné que le Royaume de Belgique renonce au prélèvement du droit d'usage commun conformément à l'article 17 de l'Accord, la signature du Gouvernement belge ne s'appliquera plus aux dispositions directement relatives au droit d'usage commun proprement dit.

2. La signature du Royaume de Belgique ne s'applique pas à l'article 5.

#### *Article 10*

1. A l'exception de l'article 5, le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit au Secrétariat général du

Conseil 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 1<sup>er</sup> et les informe de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

3. L'article 5 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier ou le 1<sup>er</sup> juillet, selon la première date qui se présente à l'expiration d'un délai de deux mois au moins suivant l'entrée en vigueur du présent Protocole, et au plus tôt le 1<sup>er</sup> juillet 2018. Les taux prévus à l'article 5 ne s'appliquent pas de manière rétroactive.

FAIT à Bruxelles, le 6 décembre 2017 en langues danoise, néerlandaise, allemande, française et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original qui sera déposé aux archives du Secrétariat général du Conseil ; le Secrétariat général transmet à chacune des Parties à l'Accord une copie certifiée conforme.

*Voor de Regering van het Koninkrijk België  
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique  
Für die Regierung des Königreichs Belgien*



*For regeringerne i Kongeriget Danmark*



*Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg*



*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden*



*För Konungariket Sveriges regering*



Foranstående tekst er en bekræftet genpart of originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.

Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.

Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.

De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.

Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Bruxelles, den  
Brüssel, den  
Bruxelles, le  
Brussel,  
Bryssel den

11.12.2017

*For Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union  
Für das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union  
Pour le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne  
Voor het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie  
För generalsekretariatet för Europeiska unionens råd*



*Bureau des Traités et Accords  
Treaties and Agreements Office*

\*



## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent avant-projet de loi a pour objet l'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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ainsi qu'une 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. Ce protocole rend également nécessaire la rédaction d'un nouveau règlement grand-ducal qui remplacera le 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.

La loi du 24 février 1995 porte approbation et application de l'Accord entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas 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. Ce droit d'usage porte le nom « Eurovignette ».

La Suède a rejoint le système de l'Eurovignette en 1998.

En 2003, l'Allemagne a renoncé à la perception de l'Eurovignette afin d'introduire la « LKW-Maut » et en mars 2017, elle a dénoncé l'Accord avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Depuis cette date, l'Allemagne n'est donc plus signataire de l'Accord « Eurovignette ».

Le 1<sup>er</sup> avril 2016, la Belgique a également introduit un système de péage basé sur la distance parcourue et a en conséquence renoncé à la perception de l'Eurovignette, tout en restant signataire de l'Accord.

Il s'en suit qu'actuellement encore quatre pays (Luxembourg, Pays-Bas, Danemark et Suède) perçoivent le droit d'usage Eurovignette.

L'Eurovignette est obligatoire pour toutes les voies faisant partie du réseau transeuropéen et pour tous les véhicules d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.

Le protocole du 6 décembre 2017 vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette à la situation de 2017, c'est-à-dire juridiquement à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2011/76/CE. A noter toutefois que la transposition de la directive 2011/76/UE en droit national a déjà été faite lors de la dernière modification de la loi modifiée du 24 février 1995 en 2014 (loi du 2 avril 2014).

Le protocole tient en outre compte du fait que l'Allemagne a définitivement quitté l'Accord Eurovignette et que la Belgique a renoncé à la perception du droit d'usage Eurovignette.

Ainsi, la répartition des recettes, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de la Belgique du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Finalement, afin de tenir compte de l'évolution technologique, la norme EURO VI est reprise dans le texte et de nouveaux tarifs pour toutes les catégories de véhicules sont introduits afin de respecter davantage le principe du pollueur-payeur.

Sur ce point, l'Accord prend de l'avance sur la directive 1999/62/EC telle que modifiée, qui ne reprend pas encore la norme EURO VI, mais qui mentionne au point 4 de l'annexe 0 « De futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE et ses modifications ultérieures peuvent être envisagées. »

L'introduction des nouveaux tarifs se fait en deux temps afin de permettre au secteur concerné de mieux s'adapter aux changements projetés. Ainsi, dans une première étape, les véhicules de la norme EURO V, largement représentés dans les parcs de véhicules national et international, payent le même tarif le plus bas que les véhicules EURO VI.

Dans une deuxième étape, le tarif EURO V sera adapté vers le haut pour se situer entre les tarifs EURO IV et EURO VI.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> a pour objet d'approuver 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

### *Ad article 2*

Cet article 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 pour l'adapter au protocole du 6 décembre 2017, pour autant que nécessaire.

En effet, la directive 2011/76/UE a déjà été transposée dans la loi modifiée du 24 février 1995 par la loi du 2 avril 2014, alors que l'Accord n'est adapté à cette directive que par le protocole de 2017.

#### *Ad point 1*

Afin de tenir compte de l'évolution technologique ainsi que des standards introduits au niveau européen que doivent respecter les véhicules neufs, la norme EURO VI est ajoutée à l'énumération.

#### *Ad point 2*

La phrase à remplacer visait à exonérer du droit d'usage certains tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas le 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. La raison en était de donner aux transporteurs la possibilité d'acheter une vignette papier.

Etant donné qu'en 2008 la vignette papier a été remplacée par l'Eurovignette électronique ou virtuelle (e-vignette), dont l'achat se fait par Internet, il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier. Dès lors, cette disposition est devenue obsolète.

Afin de définir clairement les parties du réseau routier national soumises au droit d'usage, un règlement grand-ducal énumérera les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire concernés par la présente loi.

#### *Ad point 3*

La phrase à remplacer était mal formulée, alors qu'il s'agit plutôt de définir les véhicules qui peuvent bénéficier de l'exemption prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b).

Quant aux modalités de délivrance, elles sont en fait déjà précisées dans la loi même, en l'occurrence à l'article 5, paragraphe 2 (attestation mentionnant le numéro d'immatriculation du véhicule et la période d'exemption), et à l'article 6, alinéa 1<sup>er</sup> (délivrance par l'Administration des douanes et accises).

#### *Ad point 4*

Les Pays Bas et la Suède ne limitent plus le remboursement aux droits d'usage annuels payés et appliquent déjà aujourd'hui un remboursement pour l'ensemble des jours de validité restants depuis le jour après la réception de la demande ou celui après l'évènement donnant droit au remboursement (par exemple désimmatriculation du véhicule) et le jour final de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté. Le Danemark et le Luxembourg veulent également appliquer ce système de remboursement afin d'avoir un même système de remboursement dans tous les pays membres du système Eurovignette.

#### *Ad point 5*

Suite à la reprise de la norme EURO VI dans le texte de la loi, les limites d'émission EURO VI tels que prévues par le règlement n° 595/2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE sont ajoutées à l'annexe de la loi.

\*

## FICHE FINANCIERE

Suite à la signature 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 à Bruxelles en date du 6 décembre 2017 qui prévoit deux modifications des tarifs dont la première devrait être effective au 1<sup>er</sup> juillet 2019 et la deuxième au 1<sup>er</sup> janvier 2020, une répercussion sur les recettes budgétaires en matière de l'Eurovignette devrait intervenir.

Les recettes provenant de l'Eurovignette pour le Grand-Duché du Luxembourg s'élevaient à 11,8 millions d'euros pour l'année 2016, 11,2 millions d'euros pour l'année 2015, 11,4 millions d'euros pour l'année 2014 et 11,6 millions pour l'année 2013.

En 2017, les recettes sont passées à 13,2 millions d'euros, ce qui est dû à la sortie de la Belgique du système Eurovignette en date du 1<sup>er</sup> avril 2016.

Les recettes en matière d'Eurovignette proviennent une fois des vignettes achetées pour des véhicules immatriculés au Luxembourg (recettes revenant au Luxembourg) et d'autre part des vignettes achetées pour des véhicules immatriculés dans des pays non membres du système Eurovignette et dont les recettes sont partagées dans un « pool » entre les pays-membres de Eurovignette selon une clé de répartition par pourcentage qui est passé de 3,14 % à 5,226 % après la sortie de la Belgique, ce qui a eu comme conséquence une augmentation des recettes en la matière. De plus, les véhicules belges font maintenant partie des véhicules provenant des pays non membres du système Eurovignette.

La modification des tarifs prévus pour le 1<sup>er</sup> juillet 2019, prévoit une augmentation du tarif journalier et des tarifs hebdomadaires, mensuels et annuels pour les véhicules des normes EURO 0 à EURO IV, les véhicules EURO V n'étant pas touché par cette première modification, de sorte que les deux recettes précitées (provenant des véhicules immatriculés au Luxembourg et du pool) vont augmenter.

Au niveau des véhicules immatriculés au Luxembourg, on peut estimer d'avoir une augmentation de plus ou moins 200.000 € pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 2019 au 31 décembre 2019. L'augmentation des recettes budgétaires en provenance de ces véhicules n'est pas significative, alors que le Luxembourg dispose d'une flotte de véhicules assez nouvelle et il n'y a pas d'augmentation des tarifs pour les véhicules EURO V et moins polluant.

Concernant les recettes du « pool » une estimation d'augmentation des recettes à raison de plus ou moins 550.000 € est à prévoir pour la période du 1<sup>er</sup> juillet 2019 au 31 décembre 2019. Notamment l'augmentation du tarif journalier de 8 à 12 € a une grande répercussion dans l'évolution des recettes qui sont générées dans le pool, beaucoup de transporteurs étrangers achetant surtout des vignettes journalières.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 la deuxième modification (augmentation des tarifs pour les véhicules EURO V) n'aura guère beaucoup de répercussion sur les estimations en matière de recettes. Pour les recettes provenant des véhicules immatriculés au Luxembourg, on peut supposer qu'une recette supplémentaire de 100.000 € pourra être réalisée et que pour les recettes en provenance du « pool », on peut s'attendre également à une augmentation supplémentaire du même d'ordre de grandeur.

L'estimation pour les recettes en 2019 et 2020 est la suivante :

	<i>Recettes (estimation)</i>
2019	13.950.000 €
2020	14.900.000 €

Les changements en matière de remboursement n'auront quant à eux une incidence négligeable au niveau des estimations des recettes dans les années à venir.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi</b> 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ; 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.
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Guy Staus/Alain Disiviscour/Sandra Denis</b>
<b>Tél :</b>	<b>247-84437</b>
<b>Courriel :</b>	<b>guy.staus@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>ratification d'un protocole, introduction d'une nouvelle structure tarifaire</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	<b>Ministère des Finances, Administration des Douanes et Accises, Ministère des Affaires étrangères</b>
<b>Date :</b>	<b>18 juillet 2018</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
Si oui, laquelle/lesquelles :  
Remarques/Observations :
  
2. Destinataires du projet :
 

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
  
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations :
  
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
  
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

Remarques/Observations :

**Un nouveau régime de remboursement est mis en place, plus favorable pour l'utilisateur.**

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
 Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)  
**cf. structure tarifaire et fiche financière.**
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?  
 b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :  
 – une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.   
 – des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.   
 – le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
 Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :  
 a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non   
 b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non   
 Remarques/Observations :  
**Certains renvois à des RGD n'étaient pas formulés de manière adéquate.**
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non   
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, lequel ?  
Remarques/Observations :

#### Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière :
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez pourquoi :
- Le droit d'usage s'applique à des véhicules, non pas à des personnes.**
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, expliquez de quelle manière :

#### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

## TEXTE COORDONNE

### LOI DU 24 FEVRIER 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.**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Est approuvé l'Accord entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas 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, appelé ci-après l'Accord.

**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 1<sup>er</sup> 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;
- «véhicule», un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.;
- ~~«véhicule de la catégorie «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VRE»,» : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe.~~
- «véhicule de la catégorie «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VRE», «EURO VI» : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe.

(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.~~

(3) Un règlement grand-ducal énumère les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire soumis au droit d'usage énoncé au paragraphe (1).

(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.

**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.~~ Un règlement grand-ducal définit les véhicules pouvant bénéficier de cette exemption.



**Art. 4.** Un règlement grand-ducal fixe les montants et les modalités du droit d'usage en fonction des normes Euro 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.~~ Ce règlement détermine également les conditions et modalités du remboursement du droit d'usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté.

**Art. 5.** (1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord.

(2) L'exemption du droit est certifiée par la délivrance au bénéficiaire d'une attestation mentionnant le numéro d'immatriculation du véhicule et la période d'exemption.

(3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2.

**Art. 6.** L'administration des douanes et des accises est compétente pour la fixation, la perception et le remboursement du droit d'usage et pour la délivrance des certificats de paiement et d'exemption.

L'article 1<sup>er</sup>, sous B, de la loi du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises est complété par un point 3bis libellé comme suit: « Droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds. – Fixation, perception et remboursement du droit d'usage et délivrance des certificats de paiement et d'exemption. »

**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 250 à 5.000 euros.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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.

**Art. 8.** Les dispositions des articles 15 et 16 modifiés de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont applicables en cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 de la présente loi.

La compétence de décerner des avertissements taxés, attribuée aux fonctionnaires énumérés à l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, ou de prélever une somme à consigner selon les modalités de l'article 16 de cette loi, est étendue aux agents de l'administration des douanes et des accises habilités à cet effet par le directeur de cette administration pour les besoins de l'application des dispositions du présent article.

Le montant de la taxe et de la somme à consigner ainsi que les modalités d'application du présent article sont déterminés par règlement grand-ducal.

Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner.

**Art. 9.** (1) La loi du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes et des droits et cotisations y assimilés est modifiée comme suit:

- Au paragraphe (1) de l'article 3, les termes, « du droit d'usage pour l'utilisation du réseau routier par des véhicules utilitaires lourds », sont intercalés après ceux de « des taxes sur les véhicules à moteur mécanique ».
- A l'article 11, il est ajouté un point 3bis de la teneur suivante: « le droit d'usage pour l'utilisation du réseau routier par des véhicules utilitaires lourds ».

\*



## ANNEXE

## Limites d'émissions

## 1. Véhicule «EURO 0»

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Véhicule «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

## 3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes <sup>(1)</sup> :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> ) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m <sup>-1</sup>
Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR)

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm<sup>3</sup> et le régime nominal est supérieur à 3000 min<sup>-1</sup>.

## 4. Véhicules «EURO VI»

Valeurs limites								
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> (L) (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Masse de particules (mg/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)
WHSC (CI) <sup>(1)</sup>	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI) <sup>(2)</sup>	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI) <sup>(2)</sup>	4000		160	500	460	10	10	<sup>(2)</sup> 6,0 x 10 <sup>11</sup>

Note :

PI = allumage commandé.

CI = allumage par compression.

(1) Cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial

(2) Cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial

(3) Le niveau admissible de la composante NO<sub>2</sub> dans la valeur limite des NO<sub>x</sub> peut être déterminé à un stade ultérieur.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7362/01

N° 7362<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

**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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2) 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.

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**

(23.10.2018)

**RESUME STRUCTURE**

*La Chambre des Métiers critique le projet de loi sous avis dans la mesure où il renvoie à un règlement grand-ducal pour définir les véhicules pouvant bénéficier de l'exemption à la taxe que doivent acquitter les véhicules lourds pour l'utilisation des autoroutes alors que la matière fiscale est du domaine de la loi, et que les véhicules exemptés sont clairement déterminés dans la loi.*

*La Chambre des Métiers regrette par ailleurs qu'aucune affectation précise des recettes de cette taxe « eurovignette » ne soit précisée dans le texte de loi.*

\*

Par sa lettre du 10 septembre 2018, Monsieur le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

**1. Considérations générales**

Le projet de loi sous avis a pour objet de transposer le protocole du 6 décembre 2017 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 (ci-après « accord eurovignette ») afin d'adapter cet accord à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2011/76/CE (ci-après « Directive eurovignette »).

Le protocole de 2017 précité vise de plus à ajuster la répartition des recettes à la suite de la sortie de l'accord eurovignette de la Belgique et de l'Allemagne, et d'introduire des tarifs nouveaux en fonction des normes européennes d'émission des véhicules.

Le projet de loi sous avis propose en conséquence de modifier 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 (ci-après « la loi modifiée du 24 février 1995 »).

Il est accompagné d'un projet de règlement grand-ducal qui fait l'objet d'un avis séparé de la Chambre des Métiers.

Les modifications à la loi modifiée du 24 février 1995 apportées par le projet de loi sous avis sont de quatre sortes :

- ajouter la nouvelle norme européenne d'émission des véhicules « EURO VI » ;
- supprimer l'exonération de certains tronçons d'autoroutes pour l'achat de vignette papier puisque l'achat se fait désormais par Internet ;
- adapter le remboursement des vignettes non-utilisées afin de ne plus limiter le droit au remboursement aux seules vignettes annuelles ;
- modifier l'objet du règlement grand-ducal ayant pour objet de préciser les « modalités d'établissement du certificat d'exemption du droit d'usage au profit d'un règlement grand-ducal qui « définit les véhicules pouvant bénéficier de cette exemption.»

Si les trois premières modifications listées ci-dessus ne font pas l'objet de remarques particulières, la Chambre des Métiers critique le principe du renvoi par la loi à un règlement grand-ducal pour définir une liste des véhicules exemptés.

## 2. Observations particulières

La Chambre des Métiers remarque à titre préliminaire que les Etats parties à l'accord eurovignette<sup>1</sup> n'ont pas étendu le droit d'usage aux véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes et supérieur à 3,5 tonnes, ni opté pour un tarif proportionnel aux distances parcourues, mais ont conservé un droit d'usage pour une durée définie, indépendamment des distances parcourues.

Si l'on considère que l'eurovignette s'inscrit dans la politique européenne des transports ayant pour objectif de prendre en compte le coût réel de l'utilisation des autoroutes et routes similaires par les poids lourds, notamment les coûts liés à la pollution atmosphérique, le principe même d'un droit d'usage temporel et non proportionnel aux kilomètres parcourus, n'est pas optimal.

En effet, un droit d'usage temporel ne correspond pas à une répartition équitable des coûts entre les utilisateurs, et il peut inciter le détenteur d'une vignette à circuler le plus possible sur le réseau routier concerné pendant sa durée de validité.

Au-delà des critiques liées au principe même d'un droit d'usage temporel, la Chambre des Métiers critique le renvoi par la loi à un règlement grand-ducal pour lister les véhicules exemptés.

Pour mémoire, la Directive eurovignette a donné la possibilité aux Etats membres d'appliquer des tarifs réduits où des exonérations pour des véhicules « *qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de l'Etat membre d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission.* »<sup>2</sup>

Cette exonération a été transposée dans la loi modifiée du 24 février 1995 qui exempte de la taxe 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.* »<sup>3</sup>

Il est surprenant que le projet de loi sous avis accorde au pouvoir réglementaire le droit de définir une telle liste, alors que, s'agissant d'une matière fiscale réservée à la loi par la Constitution<sup>4</sup>, le pouvoir réglementaire ne devrait pas avoir de compétence pour définir la qualité d'assujetti à une taxe, mais seulement définir les mesures d'exécution.<sup>5</sup>

La Chambre des Métiers prête aussi à considérer que ce n'est pas parce que le règlement grand-ducal actuellement en vigueur définit une telle liste que le futur règlement légitimerait cette pratique.

De plus, les critères de l'exemption de la loi modifiée du 24 février 1995 visent clairement les véhicules utilisés exclusivement sur le territoire national, par les entreprises dont l'activité principale

1 Qui sont à ce jour le Luxembourg, les Pays-Bas, le Danemark et la Suède.

2 Directive Eurovignette, article 6 paragraphe 2.

3 Loi modifiée du 24 février 1995, article 3 (1) b).

4 Article 99 de la Constitution

5 Article 32, paragraphe 3 de la Constitution

n'est pas le transport de marchandises, et cette utilisation n'entraîne pas de répercussion économique sur le marché du transport.

Il semble en effet évident que toute entreprise artisanale qui utilise un véhicule utilitaire lourd dans le cadre de son activité n'ambitionne pas de concurrencer le marché des transports mais seulement de faire correctement son métier avec un véhicule adapté.

Cette analyse n'est malheureusement pas partagée par l'administration des douanes et accises qui exige pour pouvoir bénéficier de l'exemption, que le véhicule « *ne (soit pas utilisé) pour le transport de marchandises vendues et livrées contre rémunération à une tierce personne.* »<sup>6</sup>

Or cette analyse est reprise dans le projet de règlement grand-ducal joint au projet de loi sous avis, excluant les entreprises artisanales locales de l'exemption dès lors qu'elles transportent du matériel autre que des outils, équipements ou machines.

L'interprétation administrative, non seulement ne repose sur aucune base légale, mais va à l'encontre du sens même de la loi qui inclut dans l'exemption, et de manière évidente, les entreprises locales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises.

Cette interprétation procède d'une distinction entre la nature des objets transportés, en soumettant, d'un côté, le transport de matériaux à cette taxe au motif qu'un tel transport participe à une activité économique de transport de marchandises, et en exemptant, d'un autre côté, le transport exclusif de matériel, car les outils, équipements ou machines ne sont pas facturés à un client, et ne participeraient pas à une telle activité économique de transport de marchandises.

Or cette distinction entre les marchandises qui sont facturées, de celles qui ne le sont pas, est artificielle puisque tout transport destiné à un chantier est répercuté économiquement sur le client par une facturation ou par un amortissement de charges, que ce soit le transport de matières premières, de matériaux, d'outillages ou autre.

La Chambre des Métiers regrette par ailleurs qu'aucune affectation précise des recettes de cette taxe ne soit précisée dans le texte de loi alors que l'objectif affiché par l'eurovignette est de compenser les coûts liés à la pollution générée par l'utilisation intensive des autoroutes par les véhicules utilitaires lourds du secteur du transport.

\*

La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de loi lui soumis pour avis que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 23 octobre 2018

*Pour la Chambre des Métiers*

*Le Directeur Général,*  
Tom WIRION

*Le Président,*  
Tom OBERWEIS

---

<sup>6</sup> Formulaire de demande d'exemption disponible à ce jour sur le site de l'Administration des Douanes et Accises.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7362/02



N° 7362<sup>2</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

**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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2) 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.

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

**sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal fixant les montants du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds et modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

(14.11.2018)

**Le projet de loi** sous avis a pour objet d'approuver 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 (ci-après l'« Accord eurovignette »)<sup>1</sup>, et de modifier 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 (ci-après la « Loi modifiée du 24 février 1995 »).

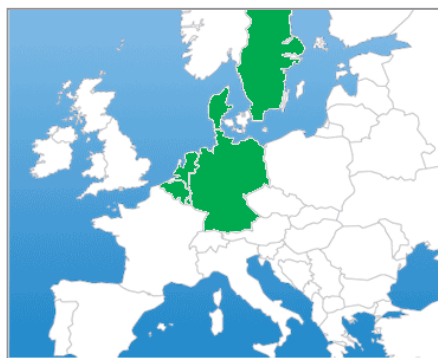
Il est accompagné d'un **projet de règlement grand-ducal** qui vise à remplacer le règlement grand-ducal du 23 mars 2001 fixant les montants du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds. Ce projet de règlement grand-ducal a ainsi pour objet d'adapter les montants du droit d'usage conformément au protocole modifiant l'Accord eurovignette. Il vise finalement encore à introduire en droit national un mécanisme de remboursement du droit d'usage acquitté en cas de non utilisation et à augmenter le montant de l'amende en cas de défaut de paiement du droit d'usage.

\*

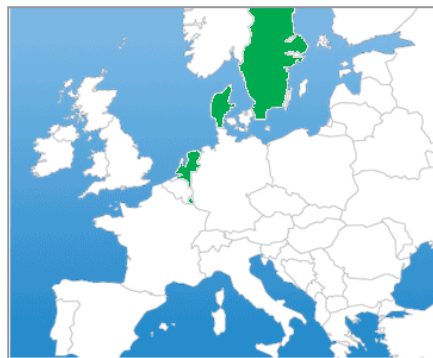
<sup>1</sup> Le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds conformément à la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures a été adopté à Bruxelles le 6 décembre 2017.

## CONSIDERATIONS GENERALES

En 1994, un droit d'usage appelé « eurovignette » était mis en place par l'intermédiaire de l'Accord eurovignette pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules utilitaires lourds dans 5 États (Belgique, Danemark, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas)<sup>2</sup>. En vertu de cet Accord, modifié à plusieurs reprises depuis, le montant de l'eurovignette varie en fonction de sa durée de validité<sup>3</sup> ainsi que du nombre d'essieux et de la norme EURO correspondant aux émissions du véhicule concerné. La Suède adhéra à l'Accord eurovignette en 1997, avant que l'Allemagne (en 2003) puis la Belgique (en 2016) n'en sortent pour instaurer des systèmes nationaux de taxation de l'utilisation des routes par les poids-lourds basés sur les kilomètres parcourus. A l'heure actuelle, l'Accord eurovignette reste donc applicable sur le territoire du Luxembourg, du Danemark, des Pays-Bas et de la Suède.



*Zone eurovignette en 2000*



*Zone eurovignette en 2018*

Comme elle a déjà eu l'occasion de le faire observer dans le cadre de l'analyse du projet de loi n°6579 portant approbation d'un précédent protocole modifiant l'Accord eurovignette et modifiant la Loi modifiée du 24 février 1995, la Chambre de Commerce s'interroge sur la **pertinence de poursuivre la participation du Luxembourg à l'Accord eurovignette<sup>4</sup> alors que les territoires couverts ne sont plus contigus**. Suite au départ de l'accord de l'Allemagne, le territoire concerné par l'accord était scindé en deux : d'une part la Suède et le Danemark, d'autre part le BENELUX. Cette réflexion a d'autant plus de sens aujourd'hui, après le départ de la Belgique de l'Accord eurovignette. Au-delà de l'existence de l'Accord eurovignette lui-même, la Chambre de Commerce est d'avis que le Luxembourg doit soutenir l'émergence au sein de l'Union européenne d'initiatives visant à la création d'une vignette unique valable dans l'ensemble des États membres.

**En ce qui concerne l'évolution générale du prix de l'eurovignette**, la Chambre de Commerce constate à regret que, malgré la réduction du territoire couvert par l'eurovignette et l'introduction de nouvelles normes d'émission (EURO III ou moins polluant) destinées à inciter les transporteurs à moderniser leur flotte de véhicules, le prix de la vignette augmente pour l'ensemble des véhicules<sup>5</sup>. Cette augmentation risque en effet de générer des coûts additionnels susceptibles d'être répercutés sur le consommateur tout en exerçant une pression non négligeable sur les PME qui sont particulièrement sensibles aux variations de coûts et qui composent la majorité de l'écosystème entrepreneurial luxembourgeois. Parallèlement, la participation inégale au système « eurovignette » sur le réseau routier européen ne permet pas de créer un « level playing field » et risque, au-delà, d'entraîner des distorsions de concurrence pouvant déboucher sur des transferts d'activités économiques.

2 Cet accord résultait de la directive n°93/89 d'octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures.

3 L'eurovignette peut être achetée au choix pour 1 jour, 1 semaine, 1 mois ou 1 an.

4 Dans ce sens, voir l'avis 4135RMI de la Chambre de Commerce du 9 octobre 2013. L'avis est disponible en ligne à l'adresse : [http://www.cc.lu/uploads/tx\\_userccavis/4135RMI\\_PL\\_Dossier\\_Eurovignette.pdf](http://www.cc.lu/uploads/tx_userccavis/4135RMI_PL_Dossier_Eurovignette.pdf)

5 Comme précisé ci-avant, le montant de l'eurovignette varie en fonction de sa durée de validité, du nombre d'essieux ainsi que de la norme d'émission EURO du véhicule. Alors qu'une possible baisse pour véhicules EURO III à VI était envisagée pour les années futures, le protocole à l'Accord eurovignette entérine au contraire une augmentation des prix pour l'ensemble des véhicules concernés, quelle que soit leur catégorie d'émission.

La Chambre de Commerce est notamment d'avis que les tarifs de l'eurovignette applicables aux véhicules de norme EURO VI (applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020<sup>6</sup>) devraient être moins élevés afin d'inciter les transporteurs à moderniser leur flotte de véhicules ou pour récompenser les entreprises qui ont des véhicules EURO VI. Elle regrette que le protocole à l'Accord eurovignette n'aille pas dans ce sens et qu'il se contente de ramener les prix de l'eurovignette des véhicules EURO VI à leur montant actuel à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020<sup>7</sup>.

En outre, le Chambre de Commerce regrette que, dans l'hypothèse où, conformément aux estimations de la fiche financière, la sortie de la Belgique du système eurovignette provoque une augmentation des recettes budgétaires luxembourgeoises afférentes, le Projet ne donne par contre aucune indication sur l'affectation prévue de ces recettes. Comme l'eurovignette vise à compenser les externalités négatives liées à la pollution ainsi qu'à l'usure des infrastructures générées par l'utilisation intensive des réseaux autoroutiers par les véhicules utilitaires lourds du secteur des transports, la Chambre de Commerce s'attendait en effet à ce que les recettes de l'eurovignette soient réinvesties dans des projets compensateurs à externalités positives.

En l'état actuel de **fragmentation du réseau**, la Chambre de Commerce attire également l'attention des auteurs sur la nécessité de mieux informer les transporteurs à l'entrée des pays qui exigent l'eurovignette. Elle suggère dès lors la **mise en place de panneaux indicateurs à l'accès aux routes concernées signalant l'obligation de l'eurovignette**.

En ce qui concerne les routes concernées par l'Accord eurovignette, et plus précisément le fait de savoir si les transporteurs routiers sont dans l'obligation de détenir une eurovignette lorsqu'ils effectuent leur repos hebdomadaire sur une aire d'autoroute, la Chambre de Commerce invite les auteurs à compléter la législation applicable en matière de circulation routière afin **d'établir de manière claire et dénuée de toute ambiguïté le fait que les aires de service ne font pas partie du réseau autoroutier**. Cet état de fait découle de la lecture des définitions de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, et notamment des définitions de la notion d'autoroute<sup>8</sup>, de bretelles, de voies d'accélération et de décélération<sup>9</sup>. Une telle précision constituerait une nette amélioration en matière de sécurité juridique pour les opérateurs économiques du secteur.

Quant à la forme des projets sous analyse, la Chambre de Commerce suggère de modifier l'**intitulé du projet de règlement grand-ducal** comme suit :

*« Projet de règlement grand-ducal fixant les montants du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, et modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et abrogeant le 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. »*

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires supplémentaires à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal sous analyse.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis sous réserve de la prise en considération de ses commentaires.

6 Article 1<sup>er</sup> du projet de règlement grand-ducal sous avis

7 Entre temps, pour l'ensemble des poids lourds concernés, les tarifs de l'eurovignette augmenteront à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2019.

8 Article 2, point 1.6 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

9 Article 2, points 1.9-1.10 et 1.11-1.12 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7362/03

**N° 7362<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

**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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2) 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.

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(12.3.2019)

Par dépêche du 13 septembre 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact, le texte du protocole à approuver ainsi que le texte coordonné 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.

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 9 et 29 novembre 2018.

L'avis de la Chambre d'agriculture, demandé selon la lettre de saisine, n'est pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

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, ci-après l'« Accord », a pour objet la perception d'un droit d'usage commun par les parties contractantes à charge de certains véhicules empruntant certaines routes sur leur territoire, ainsi que les conditions et modalités de répartition du produit de ce droit. Ce droit d'usage commun est communément appelé « Eurovignette ». L'Accord réunissait initialement cinq États cocontractants, à savoir l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas et le Luxembourg, la Suède ayant rejoint l'Accord en 1998 en tant que sixième État contractant ; en mars 2017, l'Allemagne a dénoncé l'Accord, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2018. La Belgique demeure signataire de l'Accord, mais a renoncé au système du droit d'usage commun, de sorte que sur les cinq États encore parties à l'Accord, seuls quatre continuent à percevoir le droit d'usage commun.

L'Accord a été modifié à trois reprises afin d'être adapté aux exigences résultant 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 et de ses modifications ultérieures. Les dernières

modifications à l'Accord ont été apportées par le protocole<sup>1</sup> que la loi en projet vise à approuver, ci-après le « Protocole ». Le Protocole introduit trois modifications principales. La première modification consiste à restreindre l'application des droits d'usage aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, et ce, conformément à la faculté offerte par la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. La seconde modification consiste à prévoir d'ores et déjà les droits d'usage applicables aux véhicules « EURO VI », et ce alors même que la directive 2011/76/UE, précitée, ne les vise pas encore. Le Protocole a ce faisant mis en œuvre la faculté offerte par la directive 1999/62/CE, précitée, d'envisager de « futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE<sup>2</sup> et ses modifications ultérieures ». La troisième modification porte sur la répartition du produit des droits d'usage entre les quatre États concernés.

Au Luxembourg, l'Accord a été approuvé et mis en œuvre par une loi en date du 24 février 1995<sup>3</sup>, modifiée en dernier lieu par une loi du 2 avril 2014<sup>4</sup>. Par cette dernière, le législateur luxembourgeois avait déjà transposé les dispositions de la directive 2011/76/UE, relatives notamment à la limitation de l'application des droits d'usage aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus. La loi en projet comporte deux volets. Le premier consiste à approuver le Protocole et le second à mettre en œuvre les adaptations requises par la modification de l'Accord.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

Sans observation.

### *Article 2*

Afin de mettre en œuvre l'article 5 du Protocole, le point 1<sup>o</sup> de l'article sous examen ajoute la classe d'émission « EURO VI » aux classes d'émission déjà existantes. Avec le même objectif, le point 5<sup>o</sup> modifie l'annexe de l'Accord et y indique les valeurs d'émission des véhicules « EURO VI », telles qu'elles sont définies par le règlement (CE) n° 595/2009<sup>5</sup>. Ces points n'appellent pas d'observation quant au fond.

Au point 2<sup>o</sup>, les auteurs renvoient à un règlement grand-ducal le soin d'énumérer les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire soumis au droit d'usage visé à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 24 février 1995. Or, l'article 2, paragraphe 2, de la loi précitée du 24 février 1995 définit de manière claire et précise les autoroutes et routes similaires dont l'utilisation est soumise au

1 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

2 La directive 88/77/CEE a été remplacée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.

3 Loi 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.

4 Loi du 2 avril 2014 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 pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ; 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ; 3) 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.

5 Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.

droit d'usage. Il n'y a donc pas lieu, aux yeux du Conseil d'État, de prendre une mesure d'exécution de cette disposition. Partant, le point 2° sous examen est à supprimer.

Au point 3° en projet, les auteurs entendent ajouter une disposition aux termes de laquelle un règlement grand-ducal « définit » les véhicules pouvant bénéficier d'une exonération du droit d'usage en application de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b) de la loi précitée du 24 février 1995. Or, les véhicules visés se trouvent déjà définis à l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), de la loi précitée du 24 février 1995, comme étant les véhicules « 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 ». Aux yeux du Conseil d'État, le règlement grand-ducal pris en exécution de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b) de la loi précitée du 24 février 1995 ne peut donc « définir » les véhicules visés mais seulement « préciser » quels sont ces véhicules. Le Conseil d'État demande dès lors que le terme « définit » soit remplacé par celui de « précisé ».

Le Conseil d'État constate par ailleurs que l'ajout de la disposition sous examen, après celle relative à la nécessité d'un certificat, manque de cohérence. La logique exige d'abord de lister les véhicules éligibles à l'exonération pour ensuite seulement préciser que ceux-ci doivent être munis d'un certificat. Le Conseil d'État estime dès lors que la disposition à ajouter est à insérer à la fin de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), de la loi précitée du 24 février 1995. De plus, étant donné que le législateur n'entend pas exonérer tous les véhicules visés à l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), de la loi précitée du 24 février 1995, il convient de viser « des véhicules » et non « les véhicules ».

Afin de tenir compte de l'ensemble des observations ci-avant, le Conseil d'État demande de conférer à cet article la teneur suivante :

« b) les des 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. Un règlement grand-ducal précise les catégories de ces véhicules ».

Le point 3° sous examen est à reformuler en conséquence.

\*

## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

### *Observations générales*

Lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Partant, il convient de faire référence au :

« 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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles le 6 décembre 2017 ».

La référence au protocole en question est dès lors à adapter à l'intitulé et à l'article 1<sup>er</sup> de la loi en projet sous avis.

### *Intitulé*

Les actes cités à l'intitulé de la loi en projet sont à énumérer en ayant recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°).

### *Article 2*

Chaque disposition modificative est à énumérer en ayant recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°...). Par ailleurs, il est indiqué de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article, en reprenant chaque modification sous une subdivision distincte en lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante. En outre, lors du remplacement d'un paragraphe, il convient de faire précéder le paragraphe dans sa nouvelle teneur de



l'indication du numéro de paragraphe. Ainsi, il convient de regrouper les points 1 et 2 et de renuméroter les points subséquents en conséquence. Le point 1 prend la teneur suivante :

«1° L'article 2 est modifié comme suit :

a) Au paragraphe 2, le quatrième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« – [...] » ;

b) Le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :

« (3) Un règlement grand-ducal [...] » . »

Au point 5° (4° selon le Conseil d'État), il est proposé de reformuler la phrase liminaire comme suit :

« 4° L'annexe est complétée par un point 4 intitulé « 4. Véhicules « Euro VI » » et ayant la teneur suivante :

« [...] » . »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 12 mars 2019.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges WIVENES

7362/04

N° 7362<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

**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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2° 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.

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE  
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(21.3.2019)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. François BENOY, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi élargé a été déposé à la Chambre des Députés le 27 septembre 2019 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 12 mars 2019.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a, lors de sa réunion du 14 mars 2019, désigné Monsieur Carlo BACK rapporteur du projet de loi. Elle a encore examiné lors de cette même réunion le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

La Commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 21 mars 2019.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

Par la loi du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas 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 un droit d'usage a été introduit dans ces pays à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995. Ce droit d'usage porte le nom « Eurovignette ».

Depuis, la Suède a rejoint le système de l'Eurovignette en 1998 et, en 2003, l'Allemagne a renoncé à la perception de l'Eurovignette afin d'introduire la « LKW-Maut ». En mars 2017, elle a dénoncé l'Accord avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Depuis cette date, l'Allemagne n'est donc plus signataire de l'Accord « Eurovignette ».

En date du 1<sup>er</sup> avril 2016, la Belgique a également introduit un système de péage basé sur la distance parcourue et a en conséquence renoncé à la perception de l'Eurovignette. La Belgique demeure donc signataire de l'Accord, mais a renoncé au système du droit d'usage commun, de sorte que sur les cinq États encore parties à l'Accord, seuls quatre continuent à percevoir le droit d'usage commun. La Belgique a annoncé de vouloir dénoncer l'Accord pour le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Il s'ensuit qu'actuellement encore quatre pays (Luxembourg, Pays-Bas, Danemark et Suède) perçoivent le droit d'usage Eurovignette.

L'Eurovignette est obligatoire pour toutes les voies faisant partie du réseau transeuropéen et pour tous les véhicules d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.

\*

### III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet l'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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ainsi qu'une 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. Ce protocole rend également nécessaire la rédaction d'un nouveau règlement grand-ducal qui remplacera le 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.

Le protocole du 6 décembre 2017 vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette à la situation de 2017, c'est-à-dire juridiquement à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2011/76/CE. A noter toutefois que la transposition de la directive 2011/76/UE en droit national a déjà été faite lors de la dernière modification de la loi modifiée du 24 février 1995 en 2014 (loi du 2 avril 2014).

Le protocole tient en outre compte du fait que l'Allemagne a définitivement quitté l'Accord Eurovignette et que la Belgique a renoncé à la perception du droit d'usage Eurovignette. Ainsi, la répartition des recettes, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de la Belgique du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Finalement, afin de tenir compte de l'évolution technologique, la norme EURO VI est reprise dans le texte et de nouveaux tarifs pour toutes les catégories de véhicules sont introduits afin de respecter davantage le principe du pollueur-payeur. Sur ce point, l'Accord prend de l'avance sur la directive 1999/62/EC telle que modifiée, qui ne reprend pas encore la norme EURO VI, mais qui mentionne au point 4 de l'annexe 0 « *De futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE et ses modifications ultérieures peuvent être envisagées.* »

L'introduction des nouveaux tarifs se fait en deux temps afin de permettre au secteur concerné de mieux s'adapter aux changements projetés. Ainsi, dans une première étape, les véhicules de la norme EURO V, largement représentés dans les parcs de véhicules national et international, payent le même tarif le plus bas que les véhicules EURO VI. Dans une deuxième étape, le tarif EURO V sera adapté vers le haut pour se situer entre les tarifs EURO IV et EURO VI.

\*

#### IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

##### a) Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis du 11 novembre 2018, la Chambre de Commerce approuve le projet sous examen, tout en soulignant qu'il serait de mise d'œuvrer au niveau européen vers une vignette valable dans l'ensemble de l'Union. De plus, elle formule plusieurs observations ayant trait à la nouvelle structure tarifaire de l'Eurovignette et elle est d'avis que les recettes de l'Eurovignette devraient être investies dans des projets compensateurs afin de compenser les externalités négatives des transports de marchandises par les poids lourds. Finalement, afin d'informer les usagers de la route, elle propose de mettre en place des panneaux indicateurs à l'accès des routes concernées signalant l'obligation de se munir d'une vignette.

##### b) Avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 23 octobre 2018 la Chambre des Métiers approuve le projet de loi sous examen sous réserve de quelques observations. En effet, la Chambre des Métiers se pose la question si un système de péage basé sur la distance parcourue ne prendrait pas mieux en compte les coûts réels liés aux transports qu'une vignette. Elle critique en outre le fait de renvoyer à un règlement grand-ducal afin de lister les véhicules qui sont exemptés du droit d'usage et se pose des questions quant à l'interprétation de l'exemption au quotidien.

Finalement, elle déplore l'absence d'une affectation des recettes de l'Eurovignette.

\*

#### V. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 12 mars 2019.

Il est renvoyé pour le détail au point VI. Commentaire des articles.

Les observations légistiques soulevées ont été intégrées dans le texte tel que proposé par la commission.

\*

#### VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Article 1<sup>er</sup>*

L'article premier porte 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

Le libellé n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

##### *Article 2*

L'article 2 vise les modifications apportées à 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 pour l'adapter au protocole du 6 décembre 2017.

Ces modifications, qui sont au nombre de quatre, sont reprises sous les points 1<sup>er</sup> à 4<sup>o</sup> de l'article 2 sous examen.

*Point 1<sup>o</sup> – modification de l'article 2, paragraphe 2, quatrième tiret et paragraphe 3 (Point 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> initiaux)*

Article 2, paragraphe 2, quatrième tiret

L'ajout de la norme « EURO VI » à l'énumération figurant à l'endroit du quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2 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 aux classes d'émission déjà existantes vise à tenir compte, sur le plan du cadre légal, du nouveau standard afférent introduit au niveau européen.

#### Article 2, paragraphe 3

Le libellé du paragraphe 3 est supprimé et est remplacé par un nouveau texte.

Le paragraphe 3 actuel a exonéré certains tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un État qui ne perçoit pas le droit d'usage et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau routier dont l'utilisation n'est pas subordonnée au paiement du droit d'usage. La raison en était de permettre au transporteur soumis au droit d'usage de pouvoir acquérir une vignette papier.

Cette disposition est devenue sans objet depuis l'introduction de l'Eurovignette électronique qui a remplacé la vignette papier.

Le nouveau libellé du paragraphe 3 tel que proposé renvoie à un règlement grand-ducal qui énumère les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire tombant sous le champ d'application *ratio materiae* 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.

Dans son avis du 12 mars 2019, le Conseil d'État souligne que l'article 2, paragraphe 2 de la loi modifiée du 24 février 1995 précitée définit de manière claire et précise les autoroutes et routes similaires dont l'utilisation est soumise au droit d'usage. Il s'ensuit qu'aucune mesure d'exécution de cette disposition n'est à prévoir. Le Conseil d'Etat propose partant de supprimer le point 2°.

Les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, dans un souci de clarté et de précision à l'égard des usagers concernés, ont décidé de pas suivre le Conseil d'Etat dans son raisonnement.

#### *Point 2° nouveau (Point 3. Initial – modification de l'article 3, paragraphe 2, dernière phrase) – modification de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b)*

L'auteur du projet de loi avait initialement proposé de supprimer la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 3 au motif que son libellé aurait été mal formulé en ce qu'il n'aurait dû définir les véhicules susceptibles de pouvoir bénéficier de l'exemption du droit d'usage telle que prévue par l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), mais bien les modalités de délivrance de cette exemption.

En effet, les modalités de délivrance de l'exemption du droit d'usage sont précisées tant à l'endroit de l'article 5, paragraphe 2 qu'à l'endroit de l'article 6, alinéa 1<sup>er</sup> 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

Le Conseil d'État fait observer que l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b) de la loi précitée du 24 février 1995 comporte déjà la définition des véhicules pouvant bénéficier d'une exonération du droit d'usage. Ainsi, le règlement grand-ducal à prendre en exécution dudit l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b) ne peut donc définir ces véhicules, mais seulement préciser la catégorie de ces véhicules.

Le Conseil d'Etat soulève ensuite qu'il convient d'abord d'énumérer les véhicules éligibles à l'exonération pour ensuite préciser que ces véhicules doivent être munis d'un certificat attestant leur exemption du droit d'usage.

Il propose finalement d'écrire, comme il ne s'agit pas d'exonérer tous les véhicules, de substituer les termes « *des véhicules* » à ceux de « *les véhicules* ».

La suggestion de reformulation de lettre b) du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 3 est reprise par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. Le point 2° est reformulé pour tenir compte des observations d'ordre légistique du Conseil d'Etat.

#### *Point 3° nouveau (Point 4. initial) – modification de l'article 4, deuxième phrase*

La modification vise le régime de remboursement du droit d'usage annuel payé pour le cas de figure de l'introduction d'une demande de remboursement avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit d'usage est acquitté.

Ainsi, il est proposé que le remboursement comprend l'ensemble des jours de validité restants depuis le jour après la réception de la demande de remboursement ou après l'évènement donnant

droit au remboursement et le jour final de la période de validité pour laquelle le droit d'usage est acquitté.

Cette modification vise à adapter, pour des raisons de cohérence et d'unicité, le régime de remboursement sur le modèle de remboursement déjà mis en œuvre par les Pays-Bas et la Suède.

La modification proposée ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

*Point 4° nouveau (Point 5. initial) – ajout d'un tableau à l'annexe*

L'introduction de la norme EURO VI (cf. point 1<sup>er</sup> de l'article 2) dans 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 rend nécessaire d'ajouter *in fine* à l'annexe de la loi modifiée précitée un nouveau tableau libellé « 4. Véhicules « EURO VI » détaillant les valeurs d'émission des véhicules « EURO VI ».

L'ajout tel que proposé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7362 dans la teneur qui suit :

\*

## VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### 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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;**
- 2° 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.**

« **Art. 1<sup>er</sup>.** 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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

**Art. 2.** 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 modifié comme suit :

a) Au paragraphe 2, le quatrième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« – « véhicule de la catégorie « EURO 0 », « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE », « EURO VI » » : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. » ;

b) Le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :

« (3) Un règlement grand-ducal énumère les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire soumis au droit d'usage énoncé au paragraphe (1). »

2° L'article 3 est modifié comme suit :

a) Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la lettre b) est remplacé par la disposition suivante :

« b) des 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. Un règlement grand-ducal précise les catégories de ces véhicules. »

b) Au paragraphe 2, la deuxième phrase est supprimée.

3° A l'article 4, la deuxième phrase est remplacée par la phrase suivante :

« Ce règlement détermine également les conditions et modalités du remboursement du droit d'usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté. »

4° L'annexe est complétée par un point 4 intitulé « 4. Véhicules « EURO VI » » et ayant la teneur suivante :

**« 4. Véhicules « EURO VI »**

<i>Valeurs limites</i>								
	<i>CO</i> (mg/kWh)	<i>HCT</i> (mg/kWh)	<i>HCNM</i> (mg/kWh)	<i>CH<sub>4</sub></i> (mg/kWh)	<i>NO<sub>x</sub></i> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	<i>NH<sub>3</sub></i> (ppm)	<i>Masse de particules</i> (mg/kWh)	<i>Nombre de particules</i> (#/kWh)
WHSC (CI) <sup>(1)</sup>	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI) <sup>(2)</sup>	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI) <sup>(2)</sup>	4000		160	500	460	10	10	<sup>(2)</sup> 6,0 x 10 <sup>11</sup>

Note :

PI = allumage commandé.

CI = allumage par compression.

(1) Cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial

(2) Cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial

(3) Le niveau admissible de la composante NO<sub>2</sub> dans la valeur limite des NO<sub>x</sub> peut être déterminé à un stade ultérieur.

Luxembourg, le 21 mars 2019

*Le Président-Rapporteur,*  
Carlo BACK



Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7362

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 28/03/2019 18:03:04	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 8	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7362 Droit d'usage routes poids l.	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7362	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procuration:	8	0	0	8
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt Nancy	Oui	
M. Eicher Emile	Oui	(M. Mosar Laurent)	M. Eischen Félix	Oui	(Mme Adehm Diane)
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schank Marco	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

**LSAP**

M. Angel Marc	Oui	(M. Cruchten Yves)	M. Biancalana Dan	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Burton Tess	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Engel Georges	Oui	(M. Bodry Alex)	M. Feyet Fernand	Oui	(M. Di Bartolomeo)
<b>DP</b>					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		M. Colabianchi Frank	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Graas Gusty)

**déi gréng**

M. Back Carlo	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
M. Traversini Roberto	Oui	(M. Benoy François)			

**déi Lénk**

M. Baum Marc	Oui		M. Wagner David	Oui	(M. Baum Marc)
--------------	-----	--	-----------------	-----	----------------

**groupe technique**

M. Clement Sven-Piraten	Oui		M. Engelen Jeff-ADR	Oui	
M. Gibéryen Gast-ADR	Oui		M. Goergen Marc-Piraten	Oui	
M. Kartheiser Fernand-ADR	Oui		M. Reding Roy-ADR	Oui	

Le Président:



Le Secrétaire général:

7362 - Dossier consolidé : 51



## Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 28/03/2019 18:03:04	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 8	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7362 Droit d'usage routes poids l.	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7362	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	52	0	0	52
Procuration:	<del>6</del>	0	0	<del>6</del>
Total:	<del>60</del>	0	0	<del>60</del>

Nom du député      Vote      (Procuration)      Nom du député      Vote      (Procuration)  
 n'ont pas participé au vote:

		LSAP			
<del>M. Engel Georges</del>	<del></del>	<del>Oui</del>	<del>M. Fayot Franz</del>	<del></del>	<del>Oui</del>
		<i>par ABO</i>			<i>par ROLB</i>

Le Président:

Le Secrétaire général:

7362/05

**N° 7362<sup>5</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

**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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2° 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

\* \* \*

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

(5.4.2019)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 28 mars 2019 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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2° 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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 28 mars 2019 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 12 mars 2019 ;

*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 à l'unanimité des 17 votants, le 5 avril 2019.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente du Conseil d'État,*  
Agy DURDU

09





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 21 mars 2019

#### Ordre du jour :

1. 7130 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 50, alinéa a)], signé à Montréal le 6 octobre 2016  
- Rapporteur : M. Carlo Back  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7131 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 56], signé à Montréal le 6 octobre 2016  
- Rapporteur : M. Carlo Back  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7313 Projet de loi portant approbation  
1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ;  
2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ;  
3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ;  
4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ;  
5° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services », fait à Luxembourg, le 29 février 2016 ;  
6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ;  
7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017 ;  
8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ;

9° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018

- Rapporteur : M. Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

4. 7362 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;  
2) 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.  
- Rapporteur : M. Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

5. 7316 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État

6. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

Mme Djuna Bernard remplaçant M. Marc Hansen

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Guy Staus, Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Félix Eischen, M. Marc Hansen

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

- 1. 7130** **Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 50, alinéa a)], signé à Montréal le 6 octobre 2016**

#### **Présentation du projet de rapport**

Monsieur le Rapporteur présente brièvement le projet de rapport.

#### **Adoption du projet de rapport**

Le projet de rapport rencontre l'assentiment unanime des membres de la commission.

#### **Temps de parole**

Les membres de la commission proposent le modèle de base.

- 2. 7131** **Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 56], signé à Montréal le 6 octobre 2016**

#### **Présentation du projet de rapport**

Monsieur le Rapporteur présente brièvement le projet de rapport.

#### **Adoption du projet de rapport**

Le projet de rapport rencontre l'accord unanime des membres de la commission.

#### **Temps de parole**

Les membres de la commission proposent le modèle de base.

- 3. 7313** **Projet de loi portant approbation**
  - 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ;**
  - 2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ;**
  - 3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ;**
  - 4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire, relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ;**
  - 5° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ;**

**6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017 ;**

**7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018 ;**

**8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ;**

**9° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services », fait à Luxembourg, le 29 février 2016**

### **Présentation du projet de rapport**

Monsieur le Rapporteur présente brièvement le projet de rapport.

### **Adoption du projet de rapport**

Le projet de rapport rencontre l'assentiment unanime des membres de la commission.

### **Temps de parole**

Les membres de la commission proposent le modèle de base.

#### **4. 7362 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;**

**2) 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.**

### **Présentation du projet de rapport**

Monsieur le Rapporteur présente brièvement le projet de rapport.

### **Adoption du projet de rapport**

Le projet de rapport rencontre l'assentiment unanime des membres de la commission.

### **Temps de parole**

Les membres de la commission proposent le modèle de base.

**5. 7316    Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare**

**Désignation d'un rapporteur**

Monsieur Carlo Back (déi gréng) est désigné à l'unanimité rapporteur.

**Présentation du projet de loi**

Monsieur le Ministre François Bausch explique que le cadre légal régissant les acteurs de l'aéroport et leurs compétences respectives est devenu très complexe depuis l'intégration des nombreuses obligations normatives imposées par la réglementation européenne (*dont principalement le règlement (UE) n°139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°2016/2008 du Parlement européen et du Conseil*).

L'orateur donne comme exemple et à titre d'illustration, l'obligation dans le chef de l'exploitant de l'aérodrome de tenir une comptabilité commerciale.

La certification récente de l'aérodrome a imposé d'opérer des ajustements au niveau de la coordination des missions dévolues à la société exploitant l'aéroport et l'Administration de la navigation aérienne (ANA). Ainsi, la société exploitant l'aéroport est désormais qualifiée en tant qu'« *exploitant d'aérodrome* ».

La modification proposée de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg vise à compléter la liste des missions dévolues par l'État à la société exploitant l'aéroport de Luxembourg. Ainsi, il est proposé que la société désignée pour la gestion de l'aéroport de Luxembourg doit en assurer les missions et en porte l'entière responsabilité conformément aux dispositions du règlement (UE) n°139/2014 précité. Toutefois la possibilité existe de sous-traiter, via un accord, certaines missions techniques à l'Administration de la navigation aérienne.

Le contrat conclu entre l'État et la société exploitant l'aéroport de Luxembourg doit partant être modifié en ce sens.

La représentante du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Mme Vénére Dos Reis, précise que la certification de l'aérodrome de Luxembourg comporte tant un volet technique (conformité de la piste, des services de secours, ...) qu'un volet juridique imposant des modifications sur le plan normatif national.

**Examen de l'avis du Conseil d'État**

L'Administration de la navigation aérienne ne dispose plus, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 portant modification de 1) la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, 2) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, de plein droit d'une compétence générale au sujet du fonctionnement opérationnel de l'aéroport. Les missions qu'elle est appelée à assumer dans ce domaine lui sont désormais attribuées par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures (*dénomination ministérielle applicable au moment de la rédaction de l'avis du Conseil d'État*).

Le Conseil d'État fait de sorte observer, au sujet de la définition de la notion d'« *entité gestionnaire* », que l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup>, point c) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, tel que modifié par l'article 16 de la loi du 21 décembre 2017 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, renvoie à l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

Le Conseil d'État propose de redresser « *l'imperfection logique qui résulte de ce renvoi circulaire* » en supprimant, à l'endroit de l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup> de la loi modifiée précitée du 26 juillet 2002 la partie de phrase « [...] y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires confiées à l'entité gestionnaire prévue par la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation civile. ».

Le Conseil d'État déclare, dans son avis du 23 octobre 2018, marquer d'ores et déjà son accord.

Les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics décident de reprendre la suggestion soumise par le Conseil d'État.

## Échange de vues

- ❖ Monsieur le Ministre François Bausch informe les membres de la commission que l'Agence européenne de la Sécurité Aérienne (AESA / EASA) va réaliser, *a priori* au courant de 2021, un audit portant sur l'aéroport de Luxembourg.

L'orateur précise que le volet financier et du financement des structures aéroportuaires font désormais l'objet d'un contrôle rigoureux et poussé de la part des autorités européennes.

- ❖ Monsieur Serge Wilmes (CSV) est d'avis qu'il conviendrait de prévoir un échange de vues portant sur le développement de l'aéroport en présence des différents acteurs directement concernés.

Monsieur le Ministre François Bausch propose de prévoir l'organisation de cette réunion soit fin avril soit au courant du mois de mai.

\*

La présentation et l'adoption du projet de rapport figureront à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la commission du 28 mars 2019.

## 6. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Le Secrétaire-administrateur,  
Laurent Besch

Le Président de la Commission de la Mobilité et des  
Travaux publics,  
Carlo Back

08



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 14 mars 2019

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 31 janvier, 4 et 7 février 2019
2. 7362 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
  - 2) 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.
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État du 12 mars 2019
3. 7130 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 50, alinéa a)], signé à Montréal le 6 octobre 2016
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7131 Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 56], signé à Montréal le 6 octobre 2016
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
5. 7313 Projet de loi portant approbation
  - 1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ;
  - 2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ;
  - 3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ;



4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire, relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ;

5° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ;

6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017 ;

7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018 ;

8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ;

9° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services », fait à Luxembourg, le 29 février 2016

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État

6. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

Mme Martine Hansen remplaçant M. Marco Schank

M. Alain Disiviscour, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Circulation et sécurité routières)

Mme Stéphanie Theisen, Mme Linda Mazzola, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Marco Schank

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 31 janvier, 4 et 7 février 2019**

Les projets de procès-verbaux repris sous rubrique rencontrent l'accord unanime des membres de la commission.

**2. 7362 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, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;**

**2) 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.**

**Désignation d'un rapporteur**

La commission désigne à l'unanimité son président comme rapporteur.

**Présentation du projet de loi**

*Explications de la part de Monsieur Alain Disiviscour du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics*

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics explique que le projet de loi sous examen a pour objet

- l'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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ; et
- la 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.

Le protocole du 6 décembre 2017 précité vise notamment à **actualiser le cadre normatif de l'Accord Eurovignette** à la situation de 2017 conformément aux dispositions de la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2011/76/CE. À noter toutefois que la transposition de la directive 2011/76/UE en droit national a déjà été faite lors de la dernière modification de la loi modifiée du 24 février 1995 en 2014 par une loi du 2 avril 2014.

Le protocole **tient en outre compte** du fait que l'Allemagne (*l'Allemagne a renoncé à la perception de l'Eurovignette en 2003 afin d'introduire la « LKW-Maut » et en mars 2017, elle a dénoncé l'Accord avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2018. a définitivement quitté l'Accord Eurovignette*) et que la Belgique a renoncé, à partir du 1<sup>er</sup> avril 2016 (*introduction d'un système de péage basé sur la distance parcourue*) à la perception du droit d'usage Eurovignette.

La Belgique demeure donc signataire de l'Accord, mais a renoncé au système du droit d'usage commun, de sorte que sur les cinq États encore parties à l'Accord, seuls quatre continuent à percevoir le droit d'usage commun. La Belgique a annoncé de vouloir dénoncer l'Accord pour le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Il s'ensuit qu'**actuellement** encore quatre pays (Luxembourg, Pays-Bas, Danemark et Suède) perçoivent le droit d'usage Eurovignette.

La **répartition des recettes**, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de la Belgique du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Il convient de préciser que l'Eurovignette est obligatoire pour toutes les voies faisant partie du réseau transeuropéen et pour tous les véhicules d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.

Finalement, afin de tenir compte de l'évolution technologique, la **norme EURO VI** est reprise dans le texte et de nouveaux tarifs pour toutes les catégories de véhicules sont introduits afin de respecter davantage le principe du pollueur-payeur. Sur ce point, l'Accord prend de l'avance sur la directive 1999/62/EC telle que modifiée, qui ne reprend pas encore la norme EURO VI, mais qui mentionne au point 4 de l'annexe 0 « *De futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE et ses modifications ultérieures peuvent être envisagées.* »

L'introduction des **nouveaux tarifs** se fait en deux temps afin de permettre au secteur concerné de mieux s'adapter aux changements projetés. Ainsi, dans une première étape, les véhicules de la norme EURO V, largement représentés dans les parcs de véhicules national et international, payent le même tarif le plus bas que les véhicules EURO VI. Dans une deuxième étape, le tarif EURO V sera adapté vers le haut pour se situer entre les tarifs EURO IV et EURO VI.

L'orateur informe les membres de la commission que la flotte luxembourgeoise ne comporte presque que des véhicules répondant à la norme EURO VI.

### *Échange de vues*

❖ Monsieur François Benoy (déi gréng) s'interroge, en renvoyant à la directive modifiée 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, sur les modalités pratiques de concertation entre les pays adhérant au système de l'Eurovignette.

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, tout en précisant que la directive précitée constitue le cadre normatif européen, explique qu'il existe un comité de coordination comprenant des représentants des quatre pays participant.

L'orateur précise, suite à une intervention afférente de Monsieur François Benoy, que tant la Finlande que le Royaume-Uni avaient endossé, à un certain moment, la qualité de pays observateur pour ensuite décider de mettre en place leur propre système de péage routier.

❖ Monsieur Marc Hansen (déi gréng), tout en renvoyant au constat qu'il ne reste plus que quatre pays, États membres de l'Union européenne, qui continuent de participer au système de l'Eurovignette, s'interroge sur l'opportunité de prévoir un système commun et unique couvrant tout l'espace de l'Union européenne.

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics informe les membres de la commission qu'au niveau européen des pourparlers en vue d'une refonte de la directive modifiée 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ont été engagés.

À l'heure actuelle, la Commission européenne impose l'interopérabilité de tout système de péage routier basé sur la distance parcourue. L'objectif avoué est d'assurer une convergence des systèmes actuellement en place et futurs permettant d'aboutir à terme à un système commun.

❖ Monsieur le Rapporteur Carlo Back (déi gréng) aimerait disposer de plus amples renseignements sur les mécanismes de contrôle prévus en matière de l'Eurovignette.

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics explique que la Police grand-ducale et l'Administration des Douanes et Accises, lors des contrôles routiers, contrôlent l'acquittement de l'Eurovignette pour les véhicules relevant du champ d'application 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.

Les autorités policière et douanière peuvent, depuis l'introduction de l'Eurovignette électronique en 2008, vérifier, au moment d'un contrôle routier, le paiement de celle-ci pour un véhicule donné via un accès à une banque de données renseignant les plaques d'immatriculation afférentes.

❖ Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics informe les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics que le projet de loi sous examen revêt un caractère urgent en raison du délai de notification de deux mois prescrit à l'article 5, point 3. 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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

## **Examen de l'avis du Conseil d'État**

### **Article 1<sup>er</sup>**

Le libellé de l'article 1<sup>er</sup> n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

### **Article 2**

*Point 1° – modification de l'article 2, paragraphe 2, quatrième tiret et paragraphe 3 (Point 1° et 2° initiaux)*

#### Article 2, paragraphe 2, quatrième tiret

La modification proposée, à savoir l'ajout de la norme « EURO VI » à l'énumération figurant à l'endroit du quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2 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 aux classes d'émission déjà existantes vise à tenir compte, sur le plan du cadre légal, du nouveau standard afférent introduit au niveau européen, ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

### Article 2, paragraphe 3

Le libellé du paragraphe 3 est supprimé et est remplacé par un nouveau texte.

Dans son avis du 12 mars 2019, le Conseil d'État souligne que l'article 2, paragraphe 2 de la loi modifiée du 24 février 1995 précitée définit de manière claire et précise les autoroutes et routes similaires dont l'utilisation est soumise au droit d'usage. Il s'ensuit qu'aucune mesure d'exécution de cette disposition n'est à prévoir. Le Conseil d'État propose partant de supprimer le point 2°.

Les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, dans un souci de clarté et de précision à l'égard des usagers concernés et des autorités étatiques appelées à contrôler la mise en œuvre de l'Eurovignette, décident de ne pas suivre le Conseil d'État dans son raisonnement.

Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics précise que le règlement grand-ducal à prendre en exécution de l'article 2, paragraphe 3 comporte (i) la structuration des tarifs établie en fonction des valeurs d'émission des véhicules et le nombre des essieux et (ii) la liste des autoroutes et routes à caractère similaire soumises au droit d'usage.

*Point 2° nouveau (Point 3. Initial – modification de l'article 3, paragraphe 2, dernière phrase) – modification de l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b)*

Il était initialement proposé de supprimer la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 3 au motif que son libellé aurait été mal formulé en ce qu'il n'aurait dû définir les véhicules susceptibles de pouvoir bénéficier de l'exemption du droit d'usage telle que prévue par l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), mais bien les modalités de délivrance de cette exemption.

En effet, les modalités de délivrance de l'exemption du droit d'usage sont précisées tant à l'endroit de l'article 5, paragraphe 2 qu'à l'endroit de l'article 6, alinéa 1<sup>er</sup> 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

Le Conseil d'État fait observer que l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b) de la loi précitée du 24 février 1995 comporte déjà la définition des véhicules pouvant bénéficier d'une exonération du droit d'usage. Ainsi, le règlement grand-ducal à prendre en exécution dudit l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b) ne peut donc définir ces véhicules, mais seulement préciser la catégorie de ces véhicules.

Le Conseil d'État soulève ensuite qu'il convient d'abord d'énumérer les véhicules éligibles à l'exonération pour ensuite préciser que ces véhicules doivent être munis d'un certificat attestant leur exemption du droit d'usage.

Il propose finalement d'écrire, comme il ne s'agit pas d'exonérer tous les véhicules, de substituer les termes « *des véhicules* » à ceux de « *les véhicules* ».

Les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics décident de réserver une suite favorable à la suggestion de reformulation de lettre b) du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 3. Le point 2° est reformulé pour tenir compte des observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

*Point 3° nouveau (Point 4. initial) – modification de l'article 4, deuxième phrase*

La modification proposée ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

*Point 4° nouveau (Point 5. initial) – ajout d'un tableau à l'annexe*

L'ajout à l'annexe de la loi modifiée précitée d'un nouveau tableau libellé « 4. Véhicules « EURO VI » » détaillant les valeurs d'émission des véhicules « EURO VI » ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

\*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion du 21 mars 2019.

**3. 7130    Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 50, alinéa a)], signé à Montréal le 6 octobre 2016**

**Désignation d'un rapporteur**

La commission désigne à l'unanimité son président comme rapporteur.

**Présentation du projet de loi**

*Explications de la part de Madame Linda Mazzola du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)*

Le projet de loi sous examen a pour objet **d'approuver le Protocole portant amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 6 octobre 2016.**

Ledit amendement, adopté lors de la 39<sup>e</sup> Assemblée générale de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « *OACI* »), vise à **augmenter le nombre des membres de l'organe exécutif de l'OACI, c'est-à-dire du Conseil, de trente-six à quarante**. Il a été proposé, afin de permettre un meilleur équilibre et considérant l'existence d'une sous-représentation de certaines régions, d'assurer que les quatre nouveaux sièges envisagés pour le Conseil soient équitablement répartis conformément au principe dit de la représentation géographique équitable.

Le Luxembourg a adhéré à l'*OACI* à travers la loi du 25 mars 1948. Il s'agit d'une institution spécialisée des Nations Unies établie par la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après « *la Convention* »). Cette organisation constitue le forum mondial des États en matière d'aviation civile internationale, assurant, par ce fait, une coopération internationale au plus haut niveau ainsi qu'une uniformisation des réglementations, normes et procédures touchant à l'aviation civile.

Depuis l'entrée en vigueur de la Convention le 4 avril 1947, la composition du Conseil a augmenté quatre fois par suite de l'augmentation constante du nombre d'États membres de l'*OACI*. Elle comptait 162 États membres lorsque la dernière augmentation a été décidée en

1990. Depuis lors, le volume, la structure et l'importance du transport aérien international pour les économies nationales ont considérablement changé. Par la suite, un plus grand nombre d'États sont désormais en position de jouer un rôle actif dans les décisions qui touchent le système mondial de transport aérien. En effet, l'OACI compte désormais 191 États membres.

#### *Échange de vues*

❖ Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile), suite à une intervention afférente de Monsieur le Rapporteur Carlo Back (déj gréng), explique que le Luxembourg n'est pas membre du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Il est précisé que le Luxembourg est membre du groupe ABIS (*regroupant les autorités de l'aviation civile de huit États européens, à savoir le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche, la Belgique, l'Irlande, le Portugal, la Croatie et la Suisse*). Ce groupe a pour objectif d'assurer une présence continue de ses États membres au sein des différents organes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à travers un système de rotation. Ainsi, un État, représentant les autres pays dudit groupe, siège dans ledit Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Le Luxembourg, à défaut de disposer des ressources requises, ne soumet pas sa candidature en vue de représenter le Groupe ABIS dans le Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### **Examen de l'avis du Conseil d'État**

Le libellé de l'article unique tel que proposé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

Les observations légistiques soulevées sont intégrées dans le texte tel que proposé par la commission.

\*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion du 21 mars 2019.-

#### **4. 7131    **Projet de loi portant approbation du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [article 56], signé à Montréal le 6 octobre 2016****

#### **Désignation d'un rapporteur**

La commission désigne à l'unanimité son président comme rapporteur.

#### **Présentation du projet de loi**

*Explications de la part de Madame Linda Mazzola du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)*

Le projet de loi sous examen a pour objet d'approuver le Protocole portant amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 6 octobre 2016.

Adopté lors de la 39<sup>e</sup> Assemblée générale de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI »), cet amendement vise à augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne (ci-après « ANC »), un des organes de l'OACI. L'ANC a pour mission d'examiner et de recommander des normes et pratiques recommandées ainsi que des procédures pour les services de navigation aérienne au Conseil, l'organe exécutif de l'OACI.

Par l'amendement de l'article 56 de ladite Convention, le nombre de commissaires de l'ANC est porté de 19 à 21, afin de mieux pouvoir atteindre un consensus sur des questions de navigation aérienne au niveau international et de garantir la participation appropriée d'experts ayant une expérience aéronautique dans les différentes régions du globe.

### **Examen de l'avis du Conseil d'État**

Le libellé de l'article unique tel que proposé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

Les observations légistiques soulevées ont été intégrées dans le texte tel que proposé par la commission.

\*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion du 21 mars 2019.

#### **5. 7313 Projet de loi portant approbation**

**1° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République d'Arménie relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 8 décembre 2015 ;**

**2° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Cameroun relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 26 janvier 2016 ;**

**3° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Colombie relatif à des services aériens, fait à New York, le 22 septembre 2017 ;**

**4° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire, relatif au transport aérien, fait à Luxembourg, le 4 février 2016 ;**

**5° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Kazakhstan relatif à des services aériens, fait à Astana, le 21 mai 2015 ;**

**6° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la Mongolie relatif à des services aériens, fait à Leipzig, le 1<sup>er</sup> juin 2017 ;**

**7° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Niger relatif au transport aérien, fait à Niamey, le 8 février 2018 ;**



**8° de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Turkménistan relatif à des services aériens, fait à Ashgabat, le 6 septembre 2016 ;**  
**9° de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Zambia on air services », fait à Luxembourg, le 29 février 2016**

## Désignation d'un rapporteur

La commission désigne à l'unanimité son président comme rapporteur.

## Présentation du projet de loi

*Explications de la part de Madame Linda Mazzola du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)*

Le projet de loi sous examen a pour objet d'approuver neuf accords aériens bilatéraux entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et les gouvernements de la République d'Arménie, de la République du Cameroun, de la République de Colombie, de la République de Côte d'Ivoire, de la République du Kazakhstan, de la Mongolie, de la République du Niger, du Turkménistan et de la République de Zambie, d'autre part.

En ce qui concerne les droits octroyés par les accords bilatéraux, le principe s'avère être identique pour chacun des accords, à savoir que les États s'octroient des droits réciproques de survol, d'escale, d'embarquement et de débarquement, le droit de cabotage étant expressément exclu.

Les neuf accords prévoient par ailleurs l'exonération, sous certaines conditions, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires sur les aéronefs, ainsi que le principe de non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires entre parties contractantes. Ils contiennent aussi des dispositions relatives aux procédures de modification de l'accord, relatives aux possibilités de révocation et de limitation de l'autorisation d'exploitation accordée à une compagnie aérienne désignée par l'autre partie et aussi relatives à la procédure de règlement des différends.

Un tableau annexé au document de dépôt (*doc. parl. 7313 ; 30 mai 2018*) définit les routes à exploiter entre le Luxembourg et les destinations situées sur le territoire de l'autre partie contractante par les compagnies désignées à cet effet.

Les accords sont similaires, mais se différencient aussi par rapport à certains aspects significatifs. L'accord avec l'Arménie exclut par exemple expressément la possibilité d'octroyer les droits accordés à un État tiers. Ce même accord, ainsi que celui avec la Colombie sont les seuls à préciser que les cas de révocation et de limitation d'autorisation d'exploitation des compagnies aériennes désignées ne sont pas limitatifs. Enfin, les accords avec le Cameroun, la Côte d'Ivoire et le Niger ne contiennent par exemple pas de clause relative à la reconnaissance des certificats et licences.

L'Union européenne a aussi négocié un certain nombre d'accords horizontaux, mais force est de constater que certains accords négociés entre l'UE et des parties tierces ne couvrent pas tous les services aériens nécessaires pour le Luxembourg. Le Grand-Duché se voit donc contraint de continuer à négocier des accords bilatéraux, qui adressent plus largement les besoins de ses compagnies aériennes.

## Échange de vues

❖ Le représentant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics précise, suite à une question afférente de Monsieur le Rapporteur Carlo Back (dèi gréng), que les accords qui font l'objet du présent projet de loi ont été conclus en suivant les recommandations respectives de l'Organisation de l'Aviation Civile (OACI) et de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), tout en s'inspirant d'un modèle d'accord-type en la matière, utilisé par les membres de l'OACI. Tous les États avec lesquels ces accords ont été conclus sont membres de l'OACI et, après ratification, les accords y seront enregistrés. Tous les accords aériens couverts par le présent projet de loi comportent par ailleurs des clauses exigées par le droit communautaire.

## Examen de l'avis du Conseil d'État

Le texte du projet de loi ne donne pas, quant au fond, lieu à observation de la part du Conseil d'État.

Le Conseil d'État regrette que les auteurs du projet de loi sous avis se soient contentés d'indiquer que le modèle d'accord de l'OACI constitue la base des accords, sans pour autant préciser les points de divergence par rapport au modèle ou les spécificités de chaque accord.

Il souligne que les accords conclus avec le Cameroun, la Colombie, la Côte d'Ivoire, la Mongolie, le Niger et la Zambie, contiennent des dispositions particulières au sujet de la modification de l'annexe afférente y figurant. Ainsi, la modification des annexes des accords précités se fait par le biais d'un accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

Au sujet des autres accords conclus, à savoir avec l'Arménie, le Turkménistan et la Zambie, la modification de l'annexe de ces trois accords doit être soumise à l'assentiment du législateur.

Il a été tenu compte des observations légistiques émises par le Conseil d'État, dont notamment celle de citer les accords dans l'ordre chronologique de leur date de signature en commençant par le plus ancien, y compris dans l'intitulé du projet de loi.

\*

La présentation et l'adoption d'un projet de rapport figurera à l'ordre du jour de la réunion du 21 mars 2019.

## 6. Divers

La présentation du volet budgétaire – projets de loi 7450 et 7451 – concernant la Mobilité et les Travaux publics par Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics figurera à l'ordre du jour de la réunion de la commission du 28 mars 2019.

Le Secrétaire-administrateur,  
Laurent Besch

Le Président de la Commission de la Mobilité et des  
Travaux publics,  
Carlo Back

7362

## Loi du 8 avril 2019

- 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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;**
- 2° 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.**

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 28 mars 2019 et celle du Conseil d'État du 5 avril 2019 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### « Art. 1<sup>er</sup>.

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 conformément à la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

### Art. 2.

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 modifié comme suit :

a) Au paragraphe 2, le quatrième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« – « véhicule de la catégorie « EURO 0 », « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE », « EURO VI » » : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. » ;

b) Le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :

« (3) Un règlement grand-ducal énumère les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire soumis au droit d'usage énoncé au paragraphe (1). »

2° L'article 3 est modifié comme suit :

a) Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la lettre b) est remplacé par la disposition suivante :

« b) des 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. Un règlement grand-ducal précise les catégories de ces véhicules. »

b) Au paragraphe 2, la deuxième phrase est supprimée.

3° À l'article 4, la deuxième phrase est remplacée par la phrase suivante :

« Ce règlement détermine également les conditions et modalités du remboursement du droit d'usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté. »

4° L'annexe est complétée par un point 4 intitulé « 4. Véhicules « EURO VI » » et ayant la teneur suivante :

#### « 4. Véhicules « EURO VI »

##### Valeurs limites

	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>1</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Masse de particules (mg/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)
WHSC (CI) <sup>(1)</sup>	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (CI) <sup>(2)</sup>	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI) <sup>(2)</sup>	4000		160	500	460	10	10	( <sup>2</sup> )6,0 x 10 <sup>11</sup>

Note :

PI = allumage commandé.

CI = allumage par compression.

(1) Cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial

(2) Cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial

(3) Le niveau admissible de la composante NO<sub>2</sub> dans la valeur limite des NO<sub>x</sub> peut être déterminé à un stade ultérieur.

».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*  
**François Bausch**

Paris, le 8 avril 2019.  
**Henri**

Doc. parl. 7362; sess. ord. 2017-2018 et 2018-2019.

