**No 8281**

CHAMBRE DES DEPUTES

**Projet de loi portant :**

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

**RESUME**

Le projet de loi n° 8281, complété par un projet de règlement grand-ducal, 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 poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l’utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 29 mars 2023, (ci-après, le « Protocole»), et entend procéder, aux fins de la mise en œuvre du Protocole, à 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.

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, droit d’usage communément appelé « *Eurovignette*» (ci-après, « l’Accord» ou « l’Accord Eurovignette») régit la perception d’un droit d’usage commun par plusieurs États contractants, à charge de certains véhicules empruntant certaines routes sur leurs territoires.

Initialement, l’Accord réunissait le Grand-Duché de Luxembourg, l’Allemagne, la Belgique, le Danemark et les Pays-Bas, à partir de 1998 également la Suède. Au 1er janvier 2018, l’Allemagne a dénoncé l’Accord Eurovignette au profit de la « LKW-Maut ». La Belgique demeure toujours partie de l’Accord, mais a renoncé à l’Eurovignette suite à l’introduction d’un système de péage basé sur la distance parcourue. Le Danemark a officiellement dénoncé l’Accord auprès de la Commission européenne conformément aux termes prévus, avec un préavis de 9 mois, en date du 22 mars 2024. Cette dénonciation prendra effet le 1er janvier 2025. Par ailleurs, les Pays-Bas ont déjà indiqué qu’ils envisagent également de se retirer de l'Accord au cours de l'année 2026, bien qu'aucune dénonciation formelle n'ait encore été effectuée à ce stade, au profit d’un système de péage basé sur le distance parcourue.

La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l’utilisation de certaines infrastructures (ci-après, la « Directive») s’inscrit dans la poursuite de la réalisation de l’objectif de la Commission, à savoir la progression vers l’application des principes du « pollueur-payeur » et de l’« utilisateur-payeur » ainsi que la contribution au financement des infrastructures routières dans l’ensemble de l’Union européenne. Ainsi, la Directive, dans le but de garantir l’égalité de traitement et une concurrence loyale, élargit son champ d'application aux véhicules non encore visés, comme les véhicules utilitaires lourds non destinés au transport de marchandises et les véhicules légers, y compris les voitures particulières. Les véhicules utilitaires lourds ayant un impact considérable sur les infrastructures et la pollution atmosphérique, les véhicules légers restent néanmoins la plus grande source d’émissions.

À partir du 25 mars 2030, les États membres ne pourront plus appliquer des droits d’usages basés sur le temps d’utilisation, sauf dans des cas dûment justifiés, mais devront passer à un système basé sur la distance parcourue afin d’atteindre, comme déjà énoncé ci-dessus, l’objectif de l’application du principe de l’« utilisateur-payeur ». Il est prévu que les États membres ayant un système commun de droit d’usage doivent l’ajuster ou y mettre fin au plus tard le 25 mars 2032.

Ainsi, il en découle que les dispositions du présent projet de loi et du projet de règlement n’ont pas vocation à s’inscrire dans le temps, puisque la Directive prévoit une modification ou une suppression du système de droit d’usage au plus tard en 2032. De plus, le retrait du Danemark et le retrait annoncé des Pays-Bas posent la question de la pertinence d’un dispositif qui ne rassemblerait plus que le Luxembourg et la Suède, sans la moindre cohérence territoriale. Même si le pourcentage de la clé de répartition des recettes du Luxembourg va alors nettement augmenter, le départ des deux pays entrainera vraisemblablement une baisse des recettes pour le Grand-Duché.