

N° 7362⁴**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^{er} 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^{er} janvier 2018. Depuis cette date, l'Allemagne n'est donc plus signataire de l'Accord « Eurovignette ».

En date du 1^{er} 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^{er} 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^{er}

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^{er} à 4^o de l'article 2 sous examen.

Point 1^o – modification de l'article 2, paragraphe 2, quatrième tiret et paragraphe 3 (Point 1^o et 2^o 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^{er}, 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^{er}, 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^{er} 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^{er}, 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^{er}, 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^{er} 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^{er} 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^{er}.** 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^{er}, 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>CH₄</i> (mg/kWh)	<i>NO_x</i> ⁽¹⁾ (mg/kWh)	<i>NH₃</i> (ppm)	<i>Masse de particules</i> (mg/kWh)	<i>Nombre de particules</i> (#/kWh)
WHSC (CI) ⁽¹⁾	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI) ⁽²⁾	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI) ⁽²⁾	4000		160	500	460	10	10	⁽²⁾ 6,0 x 10 ¹¹

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 NO₂ dans la valeur limite des NO_x peut être déterminé à un stade ultérieur.

Luxembourg, le 21 mars 2019

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

