

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

Session ordinaire 2000-2001

---

---

**PROJET DE LOI**

- 1) portant approbation du Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;
- 2) portant modification de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

\* \* \*

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

(12.2.2001)

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

\*

**A) INTRODUCTION**

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

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

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

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

\*

## B) EXAMEN DU PROJET DE LOI

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

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

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

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

\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*

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

\*

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

\*

### PROJET DE LOI

- 1) **portant approbation du Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000;**
- 2) **portant modification de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994**

#### **Article I.–**

Est approuvé le Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles, le 22 mars 2000.

#### **Article II.–**

La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, est modifiée comme suit:

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

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

(2) On entend par:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Article III.–**

Le Grand-Duc est habilité à coordonner les dispositions législatives relatives à loi du 24 février 1995 modifiée portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ainsi que celles qui auraient expressément ou implicitement modifié celle-ci au moment où ces coordinations seront établies.

**Article IV.–**

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

Luxembourg, le 12 février 2001.

*Le Rapporteur,*  
Norbert HAUPERT

*Le Président,*  
Lucien WEILER

