

N° 7874<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI****concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(16.11.2021)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne (ci-après la « directive (UE) 2019/520 »).

\*

**CONTEXTE**

La directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne<sup>1</sup> (ci-après la « directive 2004/52/CE ») visait à supprimer les obstacles artificiels au bon fonctionnement du marché intérieur tout en permettant la mise en œuvre de différents systèmes de tarification routière. En effet, l'introduction généralisée des systèmes de télépéage dans tous les Etats membres a été jugée nécessaire pour pouvoir bénéficier de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification routière au niveau de l'Union européenne et aux évolutions techniques futures. Au Luxembourg, cette directive a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne<sup>2</sup>.

La directive 2004/52/CE, à l'instar de la directive (UE) 2019/520, prévoyait la création d'un service européen de télépéage (SET) ayant comme objectif d'**assurer l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural**. Le SET n'affecte pas la décision fondamentale de l'Etat membre de mettre en place un système de péage sur son réseau routier, ni les questions de fiscalité. En l'occurrence, le règlement grand-ducal susmentionné a été modifié sur demande de la Commission européenne par un règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 afin d'inclure une procédure pour les personnes morales souhaitant devenir prestataires du SET. Cette modification permet aux personnes morales de s'établir au Grand-Duché et de s'enregistrer en tant que tel, même si le Luxembourg ne dispose pas d'un système de télépéage et que aucune demande d'enregistrement d'une telle personne morale n'a été formulée jusqu'à présent. La nouvelle directive permet également aux prestataires du SET une couverture des secteurs à péage plus limitée et prévoit des obligations de transparence accrues des percepteurs de péages envers les utilisateurs et les prestataires du SET.

S'il n'est actuellement pas prévu d'instaurer un système de péage sur le réseau routier luxembourgeois, le Projet entend répondre à l'obligation de transposition intégrale de la directive (UE) 2019/520 en droit national afin de **créer la base légale nécessaire** dans le cas où un système de péage serait introduit ou si un prestataire du SET souhaite s'établir au Luxembourg.

1 Lien vers le texte de la directive 2004/52/CE

2 Lien vers le texte du règlement grand-ducal

Outre la question de l'interopérabilité des systèmes de péage précitée, la directive (UE) 2019/520 – et partant le Projet – couvre également l'**échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne**. Par le biais de l'instauration d'un système d'échange d'informations calqué sur l'échange d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière au titre de la directive (UE) 2015/413<sup>3</sup>, la directive (UE) 2019/520 vise à résoudre les problèmes d'identification des contrevenants non-résidents qui ne s'acquittent pas des redevances routières, et de leurs véhicules.

Alors que le Luxembourg est signataire de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds<sup>4</sup>, plus communément connu sous le terme « Eurovignette », le mécanisme d'échanges transfrontière précité a vocation à permettre un meilleur recouvrement des impayés de contrevenants non-résidents et de leurs véhicules en lien avec le système de l'Eurovignette.

Il convient de préciser que le principe de l'Eurovignette et de son paiement n'est pas impacté par le Projet sous avis.

\*

### CONSIDERATIONS GENERALES

De manière générale, la Chambre de Commerce constate que le Projet transpose de manière fidèle les dispositions de la directive (UE) 2019/520 et elle se félicite que les auteurs aient choisi de procéder à la transposition dynamique de l'annexe 1 de la directive (UE) 2019/520 (article 29 du Projet).

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire particulier à formuler en ce qui concerne la transposition des articles de la directive (UE) 2019/520 relatifs à l'interopérabilité des systèmes de télépéage étant donné l'absence de systèmes de ce type sur le territoire national.

La Chambre de Commerce approuve cependant la transposition des dispositions de la directive (UE) 2019/520 relatives à la mise en place d'une procédure d'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne qui permettra d'améliorer le recouvrement des impayés en lien avec l'Eurovignette pour des propriétaires ou de véhicules non enregistrés au Luxembourg.

En effet, ces dispositions qui visent à l'amélioration du marché unique sont de nature à favoriser la création d'un réel *level playing field* entre les entreprises luxembourgeoises et étrangères soumises à l'Eurovignette et circulant sur le territoire luxembourgeois.

\*

### COMMENTAIRE DES ARTICLES

La Chambre de Commerce note les erreurs ponctuelles suivantes :

- Article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> : « *Pour autant que le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat membre sur le territoire du Grand-Duché duquel , le défaut de paiement [...] » ;*
- Article 23 : « *Les fonctionnaires affectés [...] ».*

*Concernant l'article 28*

Afin de correspondre au texte de la directive transposée, la référence effectuée à l'article 28, paragraphe 3 du Projet devrait être modifiée comme suit : « *[...] conformément à l'article ~~22~~ 23 dudit règlement pour les finalités énumérées au paragraphe 1<sup>er</sup> de cet article ».*

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le Projet de loi sous avis.

<sup>3</sup> Lien vers le texte de la directive (UE) 2015/413

<sup>4</sup> L'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds a été signé à Bruxelles le 9 février 1994. Il fait l'objet en droit national d'une loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation de cet accord.