

**N° 8281<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

---

---

## **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 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 ;**
- 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**

(19.1.2024)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'approuver la modification de l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage commun pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, dit « Eurovignette » (ci-après « l'Accord modifié ») et d'adapter en conséquence la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application dudit Accord modifié. Cette modification a été opérée conformément à la directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 (ci-après la « Directive »). Celle-ci, élaborée pour tendre vers le principe du « pollueur-payeur », vise notamment à étendre le champ d'application du droit d'usage aux poids-lourds de 3,5 à 12 tonnes, qui en sont actuellement exemptés.

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après, le « Projet de règlement ») complète le Projet en fixant le montant de ce droit d'usage.

#### **En bref**

- La Chambre de Commerce prend acte de la conformité du Projet et du Projet de règlement avec la Directive et l'Accord modifié.
- Elle constate néanmoins avec regret que l'extension du droit d'usage aux véhicules de 3,5 à 12 tonnes aura un impact financier important pour certains de ses ressortissants.
- Elle salue l'exemption de droit d'usage accordée aux véhicules à émission nulle ainsi que la tarification particulièrement incitative appliquée aux véhicules les plus propres.
- Elle invite le Gouvernement à engager rapidement une grande concertation avec les acteurs du secteur du transport, afin d'élaborer conjointement le dispositif qui sera amené à remplacer l'Eurovignette.
- 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 compte de ses remarques.

\*

## CONTEXTE

Communément appelé « Eurovignette », le dispositif de perception d'un droit d'usage commun pour les véhicules lourds de plus de 12 tonnes empruntant certaines routes et autoroutes a été instauré par l'accord du 9 février 1994, ci-après « l'Accord ». Initialement, l'Accord réunissait cinq pays : le **Luxembourg, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark et les Pays-Bas**. En 1998 – et en cohérence avec la continuité géographique initiale – **la Suède** a rejoint le dispositif. Le périmètre d'application de ce droit d'usage commun s'est ensuite progressivement rétréci, l'Allemagne ayant dénoncé l'Accord en 2018 et la Belgique ayant renoncé à la perception de l'Eurovignette après avoir introduit un système de péage. Les Pays-Bas et le Danemark ont également annoncé leur volonté de se retirer à l'horizon 2026-2027. **Le droit d'usage commun ne concerna alors plus que le Luxembourg et la Suède.**



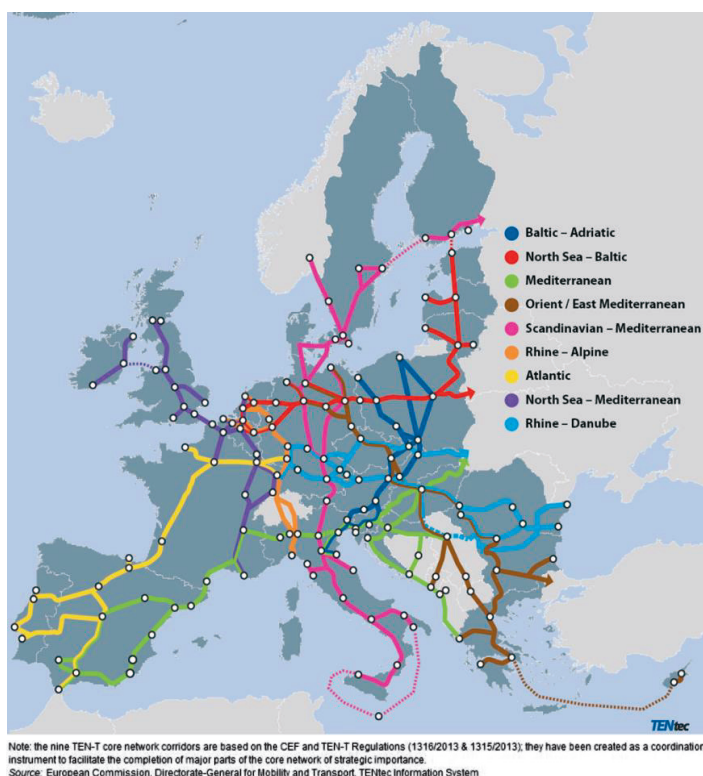
Les dernières modifications de l'Accord ont été apportées conformément à la Directive<sup>1</sup> qui prévoit la suppression du dispositif, ou à défaut son adaptation, au plus tard en 2032<sup>2</sup>. L'ambition de la Directive est d'abord environnementale. Il s'agit de passer d'un système dans lequel le droit d'usage est calculé de manière forfaitaire en fonction du temps d'utilisation potentiel du réseau routier (une journée, une semaine, un mois ou une année), à un système de tarification en fonction de l'usage, c'est-à-dire selon la distance parcourue, en vertu des principes du « pollueur-payeur » et de l'« utilisateur-payeur », **avec un système de péage par exemple.**

Par ailleurs, la Directive interdit toute application d'un droit d'usage forfaitaire pour les véhicules utilitaires lourds sur le réseau transeuropéen de transport central (RTE-T) à partir du 25 mars 2030, sauf si celui-ci peut être dûment justifié<sup>3</sup>. Or, comme le montre la carte ci-dessous, deux couloirs du RTE-T traversent le Luxembourg et la Suède, à savoir l'axe Mer du Nord-Méditerranée et l'axe Scandinavie-Méditerranée.

<sup>1</sup> La Directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022, modifie 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. Les États membres doivent mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la Directive au plus tard le 25 mars 2024.

<sup>2</sup> « Lorsque des États membres appliquent un système commun de droits d'usage conformément à l'article 8, ces États membres adaptent le système commun ou y mettent fin au plus tard le 25 mars 2032 ».

<sup>3</sup> « À partir du 25 mars 2030, les États membres n'appliquent pas de droits d'usage aux véhicules utilitaires lourds sur le réseau transeuropéen de transport central. »



En plus de fixer un principe et une échéance, la Directive pose aussi un certain nombre d'étapes intermédiaires pour faire évoluer ce droit d'usage, selon les orientations définies par la Commission, avant sa probable disparition. La première concerne **la différenciation de la taxation en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>**. La seconde concerne l'extension du dispositif de droit d'usage à d'autres catégories de véhicules, dans un souci d'égalité de traitement et de concurrence loyale. En effet, le système actuel peut favoriser les transporteurs utilisant des véhicules de moins de 12 tonnes, non-soumis à l'Eurovignette.

En application de l'Accord modifié, lui-même conforme à la Directive, le Projet prévoit donc :

- une extension du périmètre d'application du droit d'usage aux véhicules de plus de 3,5 tonnes<sup>4</sup> à partir du 26 mars 2027;
- des exemptions pour les catégories de véhicules suivantes :
  - les véhicules à émission nulle, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes ;
  - les véhicules de l'Armée, de la police grand-ducale, des services d'entretien des routes et de diverses administrations et services de secours ;
  - les véhicules utilitaires lourds dispensés d'utiliser un appareil de contrôle ;
  - les véhicules utilisés ou détenus par une personne handicapée, dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises ;
  - les véhicules dotés de plaques rouges (i.e. plaques provisoires) ;
  - les véhicules de moins de 7,5 tonnes « utilisés dans le cadre d'une des activités reprises sur la liste A ou liste B, tel que prévu à l'article 12, paragraphe premier, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales et pour laquelle une autorisation d'établissement a été émise », « lorsque le conducteur transporte du matériel, des équipements ou de machines utilisés dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale », à la condition que ce transport ne soit pas effectué pour le compte d'autrui. Il faut

<sup>4</sup> Conformément à l'article 7, paragraphe 7 de la Directive.

noter que cette exemption pour les activités artisanales est prévue par la Directive<sup>5</sup>, dans un souci de protection économique de ces entreprises.

Le Projet de règlement a pour objet de fixer les montants du droit d'usage selon les termes de l'Accord modifié. Il s'agit notamment de tenir compte des classes d'émissions de CO<sub>2</sub> pour la tarification. Il est également ajouté la possibilité d'opter pour un droit d'usage journalier. Les modifications se feront en deux temps : au 1<sup>er</sup> janvier 2025, les nouveaux tarifs ne concerneront que les véhicules de plus de 12 tonnes. À compter du 26 mars 2027, les véhicules de plus de 3,5 tonnes seront concernés.

\*

## **CONSIDERATIONS GENERALES**

### **Concernant l'élargissement du droit d'usage aux véhicules de plus de 3,5 tonnes**

La Chambre de Commerce prend acte de la conformité du Projet et du Projet de règlement avec la Directive et l'Accord modifié. Elle constate toutefois avec regret que l'extension du droit d'usage aux véhicules de plus de 3,5 tonnes aura un impact financier important pour certains de ses ressortissants. Ceci alors que les entreprises ont vu leur rentabilité chuter ces derniers mois, sous l'effet des hausses de coûts.

### **Concernant le régime d'exemption**

La Chambre de Commerce salue en revanche l'exemption de droit d'usage accordée aux véhicules à émission nulle ainsi que la tarification particulièrement incitative appliquée aux véhicules les plus propres. Ceci est de nature à encourager les entreprises de transport à investir dans des véhicules de plus en plus propres. La Chambre de Commerce encourage toutefois de compléter cette politique par d'autres incitations financières, lesquelles doivent être maintenues ou augmentées pour encourager les entreprises à acquérir des véhicules à moindre émission.

### **Concernant l'avenir du dispositif « Eurovignette »**

La Chambre de Commerce note que les dispositions du Projet 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. Elle note aussi que le retrait annoncé des Pays-Bas et du Danemark pose la question de la pertinence d'un dispositif qui ne rassemblerait plus que le Luxembourg et la Suède, sans la moindre cohérence territoriale.

La Chambre de Commerce note que l'accord de coalition 2023-2028 prévoit le lancement d'une étude pour le remplacement du système d'Eurovignette. Aussi, elle invite le Gouvernement à associer dès à présent les acteurs du secteur du transport à ce travail, à travers une grande concertation. Il s'agira d'élaborer conjointement le dispositif qui sera amené à remplacer l'Eurovignette, selon le principe du « pollueur-payeur » défini par la Commission européenne, tout en veillant à préserver la compétitivité des entreprises de transport du pays.

### **Concernant la fiche financière**

Malgré la modification de l'Accord, la clé de répartition des recettes du système Eurovignette reste inchangé. Le Luxembourg perçoit 5,226% du total des recettes. Cela a représenté une recette de 16,3 millions d'euros en 2022. Selon la fiche financière du Projet, malgré l'introduction d'une nouvelle grille tarifaire en fonction de la classe d'émission de CO<sub>2</sub> du véhicule, les recettes attendues devraient se situer dans le même ordre de grandeur.

<sup>5</sup> Article 3, paragraphe 7, point b) de la Directive.

	<i>Art. Budgétaire</i>	<i>Recette nette</i>	<i>prévision budget</i>
2020	Art 64.5.36.021	<b>14 946 646,63</b>	13 500 000,00
2021	Art 64.5.36.021	<b>16 031 790,45</b>	14 500 000,00
2022	Art 64.5.36.021	<b>16 269 888,38</b>	14 500 000,00
2023/05	Art 64.5.36.021	<b>6 098 006,24</b>	15 000 000,00
2024	Art 64.5.36.021		15 000 000,00
2025	Art 64.5.36.021		15 500 000,00
2026	Art 64.5.36.021		15 500 000,00

Source : Fiche financière du Projet

Aucune évaluation des recettes prévisionnelles après 2026, lorsque le droit d'usage sera étendu aux véhicules de plus de 3,5 tonnes n'a été réalisée, ce que regrette la Chambre de Commerce. De même, les conséquences financières de la sortie du dispositif des Pays-Bas et du Danemark n'ont fait l'objet d'aucune estimation dans la fiche financière.

\*

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 compte de ses remarques.





