



Luxembourg, le 5 juillet 2024

Dossier suivi par Tania Sonnetti
Service des Commissions
Tél. : + 352 466 966 320
Courriel : tsonnetti@chd.lu

Monsieur le Président
du Conseil d'État
5, rue Sigefroi
L-2536 Luxembourg

Concerne : 8281 - **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**

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 27 juin 2024.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés.

I. Observations préliminaires

À l'article 2, point 1°, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, dans sa teneur proposée, le Conseil d'État estime dans ses observations d'ordre légistique que la disposition constitue une disposition transitoire qui trouverait mieux sa place dans un article 10 nouveau *in fine* de la loi faisant l'objet de modifications par le présent projet de loi. Dans la mesure où à compter du 26 mars 2027, les véhicules de plus de 3,5 tonnes seront concernés, les auteurs du projet de loi craignent que déplacer cet alinéa dans un nouvel article 10 *in fine* de la loi puisse créer une confusion. Cette dissociation pourrait faire croire, à la lecture de l'alinéa 1^{er}, que seuls les véhicules d'une masse en charge techniquement admissible de 12 tonnes ou plus sont soumis à ce droit d'usage, alors que les véhicules présentant une masse en charge techniquement admissible de 3,5 tonnes seront également concernés dès le 26 mars 2027. Il est donc préférable de ne pas transférer cette disposition, mais de se conformer aux observations légistiques du Conseil d'État et de se référer à « l'alinéa 1^{er} » afin d'éviter que le renvoi ne soit inexact par la suite d'une modification.

II. Amendements

Amendement 1^{er} – Article 2

La commission propose de modifier l'article 2 du projet comme suit :

« **Art. 2.** 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, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) L'utilisation d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire à une autoroute sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule dont la masse maximale techniquement admissible est ~~supérieure à~~ de 12 tonnes ou plus est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1^{er} et 8 de l'Accord.

Sans préjudice de l'alinéa ~~précédent~~ 1^{er}, les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, le droit d'usage est perçu à compter du 26 mars 2027. »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « autoroute » : les voies publiques qui répondent aux critères de la définition afférente de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 6), de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières 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 ;

2° « route de caractère similaire à une autoroute » : voie publique autre qu'une autoroute qui est réservée à la circulation automobile, qui ne dessert pas de propriétés riveraines, et dont les entrées et les sorties sont signalées comme

telles ; le terme « route pour véhicules automoteurs » est utilisé avec la même signification que le terme « route de caractère similaire à une autoroute » ;

- 3° « droit d'usage » : une somme déterminée dont le paiement donne le droit à un véhicule, pendant une durée donnée, d'utiliser les autoroutes ou les routes de caractère similaire à une autoroute ;
- 4° « véhicule » : un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 3,5 tonnes, ~~conformément à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17, 18 et 19 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, telle que modifiée ;~~
- 5° « véhicule à émission nulle » :
- a) ~~un « véhicule utilitaire lourd à émission nulle » défini à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil ;~~
ou
 - b) ~~une voiture particulière, un minibus ou un véhicule utilitaire léger sans moteur à combustion interne ;~~
- 6° « véhicule de la classe d'émissions "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. » » .

Commentaire de l'amendement 1^{er}

Quant à l'article 2, point 1°, du projet de loi, le Conseil d'État a soulevé dans son avis du 29 mars 2024 que la formulation choisie par les auteurs du projet, selon laquelle la soumission au droit d'usage s'applique aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 12 tonnes, exclut les véhicules dont la masse en charge techniquement admissible est égale à 12 tonnes. Dans la mesure où cette tournure était de nature à exclure ces véhicules et ne respecte pas les prescriptions 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 (ci-après « Accord ») tel que modifié par le Protocole et 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 (ci-après « la directive »), le Conseil d'État s'est formellement opposé au point 1° du projet de loi.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever cette opposition formelle, il est proposé de modifier la formulation pour viser les véhicules « dont la masse maximale techniquement admissible est de 12 tonnes ou plus », reprenant ainsi le libellé de l'article 7, paragraphe 13, de la directive.

Quant à l'article 2, point 2°, le Conseil d'État a constaté que la définition du terme « autoroute » qui avait été reprise telle qu'elle figure actuellement dans la loi était similaire à la définition

figurant dans la directive. Néanmoins, la définition de la directive comporte une précision faisant défaut dans la Convention de Vienne du 8 novembre 1968, à savoir que l'autoroute ne croise pas de piste cyclable. Étant donné que les définitions du Protocole s'imposent en droit national, le Conseil d'État s'est formellement opposé à la définition du terme « autoroute » dans la teneur projetée.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de remplacer le renvoi à la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 par un renvoi à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 6), de la directive.

Quant à la définition du terme « véhicule », le Conseil d'État a souligné que la référence à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17), 18) et 19), de la directive est superfétatoire dans la mesure où le point 4° couvre à suffisance les hypothèses y visées.

Par conséquent, la commission parlementaire propose de supprimer la référence.

Amendement 2 – Article 3

La commission propose de modifier l'article 3 du projet de loi comme suit :

« **Art. 3.** L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Sont exemptés du droit d'usage:

- a) les véhicules de l'armée, de la ~~p~~Police grand-ducale, de l'~~a~~Admistration des douanes et accises, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, les véhicules destinés à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes et routes de caractère similaire à une autoroute ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels ;
- b) les véhicules visés ~~à aux lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q), et r)~~ de l'article 13, paragraphe 1^{er}, ~~lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q) et r)~~ du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié ;
- ~~e) les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur le territoire national sous le couvert de plaques rouges conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence ;~~
- d) les véhicules utilisés dans le cadre d'une des activités reprises sur la liste A₁ ou liste B, ou liste C, tel que prévu à l'article 12, paragraphe 1^{er}, 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 ou toute autre autorisation équivalente a été émise, lorsque :
 - 1° la masse en charge maximale techniquement admissible des véhicules est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes ;
 - 2° le conducteur transporte du matériel, des équipements ou des machines utilisés dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale ;
 - 3° le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui ;
- e) les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes ;
- ~~f) les véhicules utilisés ou détenus par une personne handicapée dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence. » ;~~

2° Au paragraphe 2, les termes « , ~~d) et f c)~~ » sont insérés entre les termes « sous b) » et « doivent être munis ».».

Commentaire de l'amendement 2

Quant à l'article 3, point 1°, ancienne lettre c), du projet de loi, le Conseil d'État rappelle que l'exonération prévue peut être accordée à condition que les opérations de transport effectuées ne créent pas de distorsion de la concurrence et sous réserve de l'obtention d'un accord de la Commission européenne, qui est également chargée d'examiner d'éventuelles distorsions de la concurrence. Cette disposition reprend l'article 4, paragraphe 2, du traité tel que modifié par le Protocole pour tenir compte d'une éventuelle modification de l'article 6 de la directive, actuellement en discussion. Néanmoins, il s'avère que le nombre de véhicules qui pourraient se prévaloir de cette exemption est faible, rendant la charge administrative engendrée disproportionnée.

Étant donné que la directive et le Protocole offrent aux États parties la possibilité d'exempter les véhicules ne circulant qu'occasionnellement sur leur territoire, la commission parlementaire propose de supprimer la lettre c) et de ne plus prévoir d'exemption pour les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur le territoire national sous le couvert de plaques rouges. Les lettres d) et e) deviennent par conséquent les nouvelles lettres c) et d).

Quant à l'article 3, point 1°, ancienne lettre d), devenue lettre c), il est proposé d'insérer la nouvelle « liste C » aux listes prévues à l'article 12, paragraphe 1^{er}, 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, afin de tenir compte d'une modification législative intervenue après le dépôt du projet de loi devant la Chambre des Députés et la saisine du Conseil d'État. En effet, tel que soulevé dans son avis du 13 novembre 2023, la Chambre des Métiers signale que ces activités sont également susceptibles de bénéficier de cette exemption, ce qui a été confirmé aux auteurs du projet par la direction générale des Classes moyennes du ministère de l'Économie. Il est par conséquent proposé d'insérer cette nouvelle liste à l'ancienne lettre d), devenue la lettre c).

Quant à l'article 3, point 1°, lettre f), le Conseil d'État note que les termes « personne handicapée » ne sont pas autrement définis dans le cadre de la disposition et signale donc que toute personne pouvant se prévaloir d'une déficience quelconque bénéficie d'office de l'exemption prévue par la disposition ne laissant ainsi aucune possibilité d'appréciation de la part de l'administration quant à la nature et au degré des déficiences. Au vu du fait que la directive laisse le choix aux États membres d'introduire une telle exemption et des considérations du Conseil d'État quant à la mise en œuvre d'une telle exemption et de l'absence d'appréciation de l'administration quant à la nature et au degré des déficiences, il est proposé de supprimer la lettre f).

Amendement 3 – Annexe

Il est proposé d'introduire l'annexe suivante intitulée « ANNEXE » :

« **ANNEXE**

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

Les Gouvernements du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède,

Parties contractantes à 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, ci-après désigné « l'Accord », modifié par

le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'Accord précité, et

le Protocole du 22 mars 2000 visant à appliquer 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, et

le Protocole du 21 octobre 2010 visant à appliquer la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et à instaurer un système de vignette électronique, et

le Protocole du 6 décembre 2017 visant à appliquer 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,

Vu l'adoption de 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 poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ci-après dénommée la « Directive »

Considérant que l'intention du Royaume de Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède est d'appliquer les variations visées à l'article 7 octies bis, paragraphe 1^{er}, deuxième et troisième alinéas, de la Directive au 1^{er} janvier 2025 et de n'appliquer les droits d'usage qu'aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible est d'au moins 12 tonnes jusqu'au 25 mars 2027, date à laquelle le droit est appliqué aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible excède 3,5 tonnes,

SONT CONVENUs de ce qui suit :

Article 1

Dans le premier considérant du préambule de l'Accord, le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 2

L'article 2 de l'Accord est modifié comme suit :

- 1) Au paragraphe 1^{er}, les termes « Article 2, points a), c), e) et f) » sont remplacés par les termes « Article 2, paragraphe 1^{er}, points 6), 16), 29), 32), 33), 34), 35) et 38) ».
- 2) Au paragraphe 1^{er}, le libellé « telle que modifiée par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».
- 3) Au paragraphe 2, le terme « véhicule » est remplacé par ce qui suit :
« véhicule » : un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 3,5 tonnes, conformément à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17, 18 et 19 de la Directive. »
- 4) Au paragraphe 2, le terme « Directive » est ajouté avec la signification suivante :
« Directive »: 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, modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 3

À l'article 3 de l'Accord, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

1. Conformément aux articles du présent Accord, les Parties contractantes appliqueront, à compter du 1^{er} janvier 1995, un système commun de droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules. Jusqu'au 25 mars 2027, conformément à l'article 7, paragraphe 13, de la Directive, les droits d'usage ne sont appliqués qu'aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible n'est pas inférieure à 12 tonnes.

Article 4

L'article 4 de l'Accord est modifié comme suit :

- 1) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :
2. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent dispenser du droit d'usage visé à l'article 3, les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de la Partie contractante d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission européenne.
- 2) Les paragraphes 3 et 4 sont renumérotés paragraphes 5 et 6.

3) Après le paragraphe 2, les deux paragraphes suivants sont ajoutés :

3. Les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes sont exonérés du droit d'usage visé à l'article 3.

4. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent exonérer du droit d'usage visé à l'article 3 les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes, destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui.

Article 5

L'article 8 de l'Accord est modifié comme suit :

1) Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Jusqu'au 31 décembre 2024, le droit d'usage annuel, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

<i>Pour une année</i>		
<u>Classe d'émissions</u> <u>Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>1 407 euro</u>	<u>2 359 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>1 223 euro</u>	<u>2 042 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>1 065 euro</u>	<u>1 776 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>926 euro</u>	<u>1 543 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>842 euro</u>	<u>1 404 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>796 euro</u>	<u>1 327 euro</u>
<u>EURO VI ou moins</u> <u>polluants</u>	<u>750 euro</u>	<u>1 250 euro</u>

<i>Pour un mois</i>		
<u>Classe d'émissions</u> <u>Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>140 euro</u>	<u>235 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>122 euro</u>	<u>204 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>106 euro</u>	<u>177 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>92 euro</u>	<u>154 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>84 euro</u>	<u>140 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>79 euro</u>	<u>132 euro</u>
<u>EURO VI ou moins</u> <u>polluants</u>	<u>75 euro</u>	<u>125 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>		
<u>Classe d'émissions</u> <u>Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>37 euro</u>	<u>62 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>32 euro</u>	<u>54 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>28 euro</u>	<u>47 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>24 euro</u>	<u>41 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>22 euro</u>	<u>37 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>21 euro</u>	<u>35 euro</u>
<u>EURO VI ou moins</u> <u>polluants</u>	<u>20 euro</u>	<u>33 euro</u>

<i>Pour une journée</i>		
<u>Classe d'émissions</u> <u>Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO VI ou moins</u> <u>polluants</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>

«

2) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. À compter du 1^{er} janvier 2025, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

<i>Pour une année</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions</u> <u>Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
1	<u>non-EURO</u>	<u>1 434 euro</u>	<u>2 404 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>1 246 euro</u>	<u>2 081 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>1 085 euro</u>	<u>1 810 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>944 euro</u>	<u>1 572 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>858 euro</u>	<u>1 431 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>811 euro</u>	<u>1 352 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins</u> <u>polluants</u>	<u>764 euro</u>	<u>1 274 euro</u>

<u>2</u>		<u>688 euro</u>	<u>1 146 euro</u>
<u>3</u>		<u>592 euro</u>	<u>987 euro</u>
<u>4</u>		<u>459 euro</u>	<u>764 euro</u>
<u>5</u>		<u>191 euro</u>	<u>319 euro</u>

<i>Pour un mois</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>143 euro</u>	<u>240 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>124 euro</u>	<u>208 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>108 euro</u>	<u>181 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>94 euro</u>	<u>157 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>85 euro</u>	<u>143 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>81 euro</u>	<u>135 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>76 euro</u>	<u>124 euro</u>
<u>2</u>		<u>68 euro</u>	<u>114 euro</u>
<u>3</u>		<u>59 euro</u>	<u>98 euro</u>
<u>4</u>		<u>45 euro</u>	<u>76 euro</u>
<u>5</u>		<u>19 euro</u>	<u>31 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>50 euro</u>	<u>84 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>44 euro</u>	<u>73 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>38 euro</u>	<u>63 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>33 euro</u>	<u>55 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>30 euro</u>	<u>50 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>28 euro</u>	<u>47 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>27 euro</u>	<u>45 euro</u>
<u>2</u>		<u>24 euro</u>	<u>40 euro</u>
<u>3</u>		<u>21 euro</u>	<u>35 euro</u>
<u>4</u>		<u>16 euro</u>	<u>27 euro</u>
<u>5</u>		<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>

<i>Pour une journée</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>14 euro</u>	<u>24 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>12 euro</u>	<u>21 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>11 euro</u>	<u>18 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>9 euro</u>	<u>16 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>9 euro</u>	<u>14 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>8 euro</u>	<u>14 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>8 euro</u>	<u>13 euro</u>
<u>2</u>		<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>3</u>		<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
<u>4</u>		<u>5 euro</u>	<u>8 euro</u>
<u>5</u>		<u>2 euro</u>	<u>4 euro</u>

«

3) Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3. Nonobstant le paragraphe 2, à compter du 26 mars 2027, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes :

<i>Pour une année</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>956 euro</u>	<u>1 603 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>831 euro</u>	<u>1 387 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>723 euro</u>	<u>1 206 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>629 euro</u>	<u>1 048 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>572 euro</u>	<u>954 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>541 euro</u>	<u>901 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>510 euro</u>	<u>849 euro</u>
<u>2</u>		<u>459 euro</u>	<u>764 euro</u>
<u>3</u>		<u>395 euro</u>	<u>658 euro</u>
<u>4</u>		<u>306 euro</u>	<u>510 euro</u>
<u>5</u>		<u>130 euro</u>	<u>213 euro</u>

<i>Pour un mois</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>95 euro</u>	<u>160 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>83 euro</u>	<u>138 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>72 euro</u>	<u>120 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>62 euro</u>	<u>104 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>57 euro</u>	<u>95 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>54 euro</u>	<u>90 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>51 euro</u>	<u>84 euro</u>
<u>2</u>		<u>45 euro</u>	<u>76 euro</u>
<u>3</u>		<u>39 euro</u>	<u>65 euro</u>
<u>4</u>		<u>30 euro</u>	<u>51 euro</u>
<u>5</u>		<u>13 euro</u>	<u>21 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>33 euro</u>	<u>56 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>29 euro</u>	<u>49 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>25 euro</u>	<u>42 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>22 euro</u>	<u>37 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>20 euro</u>	<u>33 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>19 euro</u>	<u>32 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>18 euro</u>	<u>30 euro</u>
<u>2</u>		<u>16 euro</u>	<u>27 euro</u>
<u>3</u>		<u>14 euro</u>	<u>23 euro</u>
<u>4</u>		<u>11 euro</u>	<u>18 euro</u>
<u>5</u>		<u>5 euro</u>	<u>8 euro</u>

<i>Pour une journée</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>10 euro</u>	<u>16 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>8 euro</u>	<u>14 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>5 euro</u>	<u>9 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>5 euro</u>	<u>8 euro</u>
<u>2</u>		<u>4 euro</u>	<u>7 euro</u>
<u>3</u>		<u>4 euro</u>	<u>6 euro</u>
<u>4</u>		<u>3 euro</u>	<u>5 euro</u>
<u>5</u>		<u>2 euro</u>	<u>2 euro</u>

«

4) Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4.

a. Conformément à l'article 7 octies bis, paragraphe 1^{er}, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, chaque Partie contractante applique la variation de l'article 7 octies bis au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO₂ de référence aux sous-groupes de poids lourds relevant de l'article 2, paragraphe 1^{er}, points a-d, du Règlement 2019/1242/UE.

Pour les groupes de poids lourds qui ne relèvent pas de cet article, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, les classes 1, 4 et 5 d'émission de CO₂ sont appliquées au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO₂ de référence dans les actes d'exécution par la Commission européenne.

b. Si le Règlement 2019/1242/UE est modifié de manière à couvrir les émissions de CO₂ pour un groupe ou un sous-groupe de véhicules pour lequel des émissions de CO₂ de référence sont publiées, les Parties contractantes, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, appliquent ces émissions de CO₂ de référence et appliquent les classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ conformément à l'article 7 octies bis, paragraphe 1^{er}, alinéas 3 et 4 de la Directive, dans le délai prévu dans l'acte législatif modifiant le Règlement 2019/1242/UE.

c. Conformément à l'article 7 octies bis, paragraphes 1^{er} et 2, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, chaque Partie contractante établit, si elles sont disponibles, pour chaque type de poids lourd, les classes 1, 2, 3, 4 ou 5 d'émission de CO₂ et veille à ce que la classification d'un véhicule appartenant à la classe 2 ou 3 d'émissions de CO₂ soit réévaluée tous les six ans après la date de la première immatriculation dudit véhicule et à ce que, le cas échéant, le véhicule soit reclassé dans la classe d'émissions correspondante sur la base des seuils applicables à ce moment-là. »

- 5) Un nouveau paragraphe 5 est inséré :
« 5. Si un droit d'usage est perçu à la date de reclassement, comme mentionné au paragraphe 4, point c, le reclassement prend effet le premier jour d'une nouvelle vignette le jour de ce reclassement ou postérieurement à celui-ci. »

Article 6

À l'article 9, paragraphe 2, de l'Accord, le troisième point est remplacé comme suit :

« 3. Nombre d'essieux, classe d'émission Euro, masse en charge maximale techniquement admissible, classe d'émission de CO₂ et si disponible, émission de CO₂ du véhicule, »

Article 7

À l'article 14, paragraphe 1^{er} de l'Accord, un quatrième point est ajouté :

« 4. la coordination de la date exacte d'application des émissions de CO₂ de référence visée à l'article 8, paragraphe 4, points a et b, de l'Accord. »

Article 8

À l'article 20 de l'Accord, le libellé « 31 décembre 2029 » est remplacé par le libellé « 25 mars 2032 », conformément à l'article 7, paragraphes 11 et 12 de la Directive.

Article 9

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs auront notifié par écrit au Secrétariat du Conseil de l'Union européenne par la voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs États respectifs ont été remplies.
2. Si l'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1^{er} est le 1^{er} décembre 2024, le 1^{er} janvier 2025 ou le 1^{er} février 2025, les tarifs prévus à l'article 5, paragraphe 2, du Protocole entreront en vigueur le 25 mars 2025.
3. Si l'entrée en vigueur visée au paragraphe 1^{er} a lieu le 1^{er} mars 2025 ou par la suite, les tarifs prévus au paragraphe 2 de l'article 5 du Protocole entreront en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de deux mois après l'entrée en vigueur du Protocole lui-même.
4. Les tarifs de l'article 5, paragraphe 1^{er}, du Protocole s'appliqueront jusqu'à ce que les tarifs de l'article 5, paragraphe 2, soient perçus conformément aux paragraphes 1^{er}, 2 ou 3 du présent article. Les tarifs prévus à l'article 5 ne s'appliqueront pas de manière rétroactive.
5. Le Dépositaire transmettra aux Gouvernements de toutes les Parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe 1^{er} et les informera de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 en langue danoise, néerlandaise, française et suédoise, chaque texte faisant également foi, en un original qui sera déposé aux archives du Secrétariat général du Conseil ; le Secrétariat général du Conseil transmettra à chacune des Parties contractantes à l'Accord une copie certifiée conforme. »

Commentaire de l'amendement 3

Le Conseil d'État a signalé dans ses observations d'ordre légistique que le texte du protocole d'amendement à soumettre à l'approbation du législateur doit suivre immédiatement le dispositif proprement dit et porter l'intitulé « ANNEXE ». Il est par conséquent proposé de procéder ainsi et d'insérer une annexe au présent projet de loi.

Je vous saurais gré de bien vouloir soumettre les amendements exposés ci-dessus au Conseil d'État pour avis complémentaire.

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

(s.) Claude Wiseler
Président de la Chambre des Députés

Texte coordonné modifié

(Les amendements parlementaires sont indiqués en caractères gras, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

Projet de loi portant :

- 1° ~~portant~~ approbation du ~~p~~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° ~~modifiant~~ 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

Chapitre 1^{er} – Approbation du ~~p~~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

Art. 1^{er}. Est approuvé le ~~p~~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, signé fait à Bruxelles, ~~en date du le~~ le 29 mars 2023.

Chapitre 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

Art. 2. 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, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) L'utilisation d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire à une autoroute sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule dont la masse maximale techniquement admissible est ~~supérieure à~~ de 12 tonnes ou plus est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1^{er} et 8 de l'Accord.

Sans préjudice de l'alinéa précédent 1^{er}, les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, le droit d'usage est perçu à compter du 26 mars 2027. »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « autoroute » : les voies publiques qui répondent aux critères de la définition afférente de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 6), de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières 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 ;
- 2° « route de caractère similaire à une autoroute » : voie publique autre qu'une autoroute qui est réservée à la circulation automobile, qui ne dessert pas de propriétés riveraines, et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles ; le terme « route pour véhicules automoteurs » est utilisé avec la même signification que le terme « route de caractère similaire à une autoroute » ;
- 3° « droit d'usage » : une somme déterminée dont le paiement donne le droit à un véhicule, pendant une durée donnée, d'utiliser les autoroutes ou les routes de caractère similaire à une autoroute ;
- 4° « véhicule » : un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 3,5 tonnes, ~~conformément à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17, 18 et 19 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, telle que modifiée ;~~
- 5° « véhicule à émission nulle »:
 - a) ~~un « véhicule utilitaire lourd à émission nulle » défini à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil ;~~ ou
 - b) ~~une voiture particulière, un minibus ou un véhicule utilitaire léger sans moteur à combustion interne ;~~
- 6° « véhicule de la classe d'émissions "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. »

Art. 3. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Sont exemptés du droit d'usage:

- a) les véhicules de l'armée, de la ~~p~~Police grand-ducale, de l'~~a~~Adm~~in~~instration des douanes et accises, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, les véhicules destinés à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes et routes de caractère similaire à une autoroute ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels ;
- b) les véhicules visés ~~à aux lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q), et r)~~ de l'article 13, paragraphe 1^{er}, ~~lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q) et r)~~ du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié ;
- ~~c) les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur le territoire national sous le couvert de plaques rouges conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence ;~~
- d) c) les véhicules utilisés dans le cadre d'une des activités reprises sur la liste A₁ ou liste B, ou liste C, tel que prévu à l'article 12, paragraphe 1^{er}, 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 ou toute autre autorisation équivalente a été émise, lorsque :
 - 1° la masse en charge maximale techniquement admissible des véhicules est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes ;
 - 2° le conducteur transporte du matériel, des équipements ou des machines utilisés dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale ;
 - 3° le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui ;
- e) d) les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes ;
- ~~f) les véhicules utilisés ou détenus par une personne handicapée dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence. » ;~~

2° Au paragraphe 2, les termes « , ~~d)~~ et f c) » sont insérés entre les termes « sous b) » et « doivent être munis ».

Art. 4. À l'article 4, première phrase, de la même loi, à la phrase liminaire, les termes « , des classes d'émissions de CO₂ » sont insérés entre les termes « normes Euro » et « et le nombre d'essieux de véhicules ».

Art. 5. À l'annexe de la même loi, le point 4 intitulé « Véhicules EURO VI » est remplacé par le libellé suivant :

« 4. Véhicules « Euro VI »

	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NOX ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masse de particules (mg/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)
Procédure d'essai WHSC (APC)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (APC)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (AC)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Note:

AC = allumage commandé.

APC = allumage par compression.

⁽¹⁾ Le niveau admissible de la composante NO₂ dans la valeur limite des NO_x peut être défini à un stade ultérieur.»

»

ANNEXE

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

Les Gouvernements du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède,

Parties contractantes à 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, ci-après désigné « l'Accord », modifié par

le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'Accord précité, et

le Protocole du 22 mars 2000 visant à appliquer 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, et

le Protocole du 21 octobre 2010 visant à appliquer la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et à instaurer un système de vignette électronique, et

le Protocole du 6 décembre 2017 visant à appliquer 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,

Vu l'adoption de 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 poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ci-après dénommée la « Directive »

Considérant que l'intention du Royaume de Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède est d'appliquer les variations visées à l'article 7 octies bis, paragraphe 1^{er}, deuxième et troisième alinéas, de la Directive au 1^{er} janvier 2025 et de n'appliquer les droits d'usage qu'aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible est d'au moins 12 tonnes jusqu'au 25 mars 2027, date à laquelle le droit est appliqué aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible excède 3,5 tonnes,

SONT CONVENU de ce qui suit :

Article 1

Dans le premier considérant du préambule de l'Accord, le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 2

L'article 2 de l'Accord est modifié comme suit :

- 1) Au paragraphe 1^{er}, les termes « Article 2, points a), c), e) et f) » sont remplacés par les termes « Article 2, paragraphe 1^{er}, points 6), 16), 29), 32), 33), 34), 35) et 38) ».
- 2) Au paragraphe 1^{er}, le libellé « telle que modifiée par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».
- 3) Au paragraphe 2, le terme « véhicule » est remplacé par ce qui suit :
« véhicule » : un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 3,5 tonnes, conformément à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17, 18 et 19 de la Directive. »
- 4) Au paragraphe 2, le terme « Directive » est ajouté avec la signification suivante :
« Directive »: 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, modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 3

À l'article 3 de l'Accord, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

1. Conformément aux articles du présent Accord, les Parties contractantes appliqueront, à compter du 1^{er} janvier 1995, un système commun de droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules. Jusqu'au 25 mars 2027, conformément à l'article 7, paragraphe 13, de la Directive, les droits d'usage ne sont appliqués qu'aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible n'est pas inférieure à 12 tonnes.

Article 4

L'article 4 de l'Accord est modifié comme suit :

- 1) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :
2. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent dispenser du droit d'usage visé à l'article 3, les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de la Partie contractante d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission européenne.
- 2) Les paragraphes 3 et 4 sont renumérotés paragraphes 5 et 6.

3) Après le paragraphe 2, les deux paragraphes suivants sont ajoutés :

3. Les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes sont exonérés du droit d'usage visé à l'article 3.

4. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent exonérer du droit d'usage visé à l'article 3 les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes, destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui.

Article 5

L'article 8 de l'Accord est modifié comme suit :

1) Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Jusqu'au 31 décembre 2024, le droit d'usage annuel, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

<u>Pour une année</u>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>1 407 euro</u>	<u>2 359 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>1 223 euro</u>	<u>2 042 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>1 065 euro</u>	<u>1 776 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>926 euro</u>	<u>1 543 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>842 euro</u>	<u>1 404 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>796 euro</u>	<u>1 327 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>750 euro</u>	<u>1 250 euro</u>

<u>Pour un mois</u>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>140 euro</u>	<u>235 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>122 euro</u>	<u>204 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>106 euro</u>	<u>177 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>92 euro</u>	<u>154 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>84 euro</u>	<u>140 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>79 euro</u>	<u>132 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>75 euro</u>	<u>125 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
non-EURO	<u>37 euro</u>	<u>62 euro</u>
EURO I	<u>32 euro</u>	<u>54 euro</u>
EURO II	<u>28 euro</u>	<u>47 euro</u>
EURO III	<u>24 euro</u>	<u>41 euro</u>
EURO IV	<u>22 euro</u>	<u>37 euro</u>
EURO V	<u>21 euro</u>	<u>35 euro</u>
EURO VI ou moins polluants	<u>20 euro</u>	<u>33 euro</u>

<i>Pour une journée</i>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
non-EURO	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
EURO I	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
EURO II	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
EURO III	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
EURO IV	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
EURO V	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
EURO VI ou moins polluants	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>

«

2) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. À compter du 1^{er} janvier 2025, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

<i>Pour une année</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
1	non-EURO	<u>1 434 euro</u>	<u>2 404 euro</u>
	EURO I	<u>1 246 euro</u>	<u>2 081 euro</u>
	EURO II	<u>1 085 euro</u>	<u>1 810 euro</u>
	EURO III	<u>944 euro</u>	<u>1 572 euro</u>
	EURO IV	<u>858 euro</u>	<u>1 431 euro</u>
	EURO V	<u>811 euro</u>	<u>1 352 euro</u>
	EURO VI ou moins polluants	<u>764 euro</u>	<u>1 274 euro</u>

<u>2</u>		<u>688 euro</u>	<u>1 146 euro</u>
<u>3</u>		<u>592 euro</u>	<u>987 euro</u>
<u>4</u>		<u>459 euro</u>	<u>764 euro</u>
<u>5</u>		<u>191 euro</u>	<u>319 euro</u>

<i>Pour un mois</i>			
<i>Classe d'émissions de CO₂</i>	<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>143 euro</u>	<u>240 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>124 euro</u>	<u>208 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>108 euro</u>	<u>181 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>94 euro</u>	<u>157 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>85 euro</u>	<u>143 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>81 euro</u>	<u>135 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>76 euro</u>	<u>124 euro</u>
<u>2</u>		<u>68 euro</u>	<u>114 euro</u>
<u>3</u>		<u>59 euro</u>	<u>98 euro</u>
<u>4</u>		<u>45 euro</u>	<u>76 euro</u>
<u>5</u>		<u>19 euro</u>	<u>31 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>			
<i>Classe d'émissions de CO₂</i>	<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>50 euro</u>	<u>84 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>44 euro</u>	<u>73 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>38 euro</u>	<u>63 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>33 euro</u>	<u>55 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>30 euro</u>	<u>50 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>28 euro</u>	<u>47 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>27 euro</u>	<u>45 euro</u>
<u>2</u>		<u>24 euro</u>	<u>40 euro</u>
<u>3</u>		<u>21 euro</u>	<u>35 euro</u>
<u>4</u>		<u>16 euro</u>	<u>27 euro</u>
<u>5</u>		<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>

<i>Pour une journée</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	non-EURO	14 euro	24 euro
	EURO I	12 euro	21 euro
	EURO II	11 euro	18 euro
	EURO III	9 euro	16 euro
	EURO IV	9 euro	14 euro
	EURO V	8 euro	14 euro
	EURO VI ou moins polluants	8 euro	13 euro
<u>2</u>		7 euro	12 euro
<u>3</u>		6 euro	10 euro
<u>4</u>		5 euro	8 euro
<u>5</u>		2 euro	4 euro

«

3) Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3. Nonobstant le paragraphe 2, à compter du 26 mars 2027, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes :

<i>Pour une année</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	non-EURO	956 euro	1 603 euro
	EURO I	831 euro	1 387 euro
	EURO II	723 euro	1 206 euro
	EURO III	629 euro	1 048 euro
	EURO IV	572 euro	954 euro
	EURO V	541 euro	901 euro
	EURO VI ou moins polluants	510 euro	849 euro
<u>2</u>		459 euro	764 euro
<u>3</u>		395 euro	658 euro
<u>4</u>		306 euro	510 euro
<u>5</u>		130 euro	213 euro

<i>Pour un mois</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	non-EURO	95 euro	160 euro
	EURO I	83 euro	138 euro
	EURO II	72 euro	120 euro
	EURO III	62 euro	104 euro
	EURO IV	57 euro	95 euro
	EURO V	54 euro	90 euro
	EURO VI ou moins polluants	51 euro	84 euro
<u>2</u>		45 euro	76 euro
<u>3</u>		39 euro	65 euro
<u>4</u>		30 euro	51 euro
<u>5</u>		13 euro	21 euro

<i>Pour une semaine</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	non-EURO	33 euro	56 euro
	EURO I	29 euro	49 euro
	EURO II	25 euro	42 euro
	EURO III	22 euro	37 euro
	EURO IV	20 euro	33 euro
	EURO V	19 euro	32 euro
	EURO VI ou moins polluants	18 euro	30 euro
<u>2</u>		16 euro	27 euro
<u>3</u>		14 euro	23 euro
<u>4</u>		11 euro	18 euro
<u>5</u>		5 euro	8 euro

<i>Pour une journée</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	non-EURO	10 euro	16 euro
	EURO I	8 euro	14 euro
	EURO II	7 euro	12 euro
	EURO III	6 euro	10 euro
	EURO IV	6 euro	10 euro
	EURO V	5 euro	9 euro
	EURO VI ou moins polluants	5 euro	8 euro
<u>2</u>		4 euro	7 euro
<u>3</u>		4 euro	6 euro
<u>4</u>		3 euro	5 euro
<u>5</u>		2 euro	2 euro

«

4) Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4.

a. Conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1^{er}, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, chaque Partie contractante applique la variation de l'article 7 *octies bis* au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO₂ de référence aux sous-groupes de poids lourds relevant de l'article 2, paragraphe 1^{er}, points a-d, du Règlement 2019/1242/UE.

Pour les groupes de poids lourds qui ne relèvent pas de cet article, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, les classes 1, 4 et 5 d'émission de CO₂ sont appliquées au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO₂ de référence dans les actes d'exécution par la Commission européenne.

b. Si le Règlement 2019/1242/UE est modifié de manière à couvrir les émissions de CO₂ pour un groupe ou un sous-groupe de véhicules pour lequel des émissions de CO₂ de référence sont publiées, les Parties contractantes, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, appliquent ces émissions de CO₂ de référence et appliquent les classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1^{er}, alinéas 3 et 4 de la Directive, dans le délai prévu dans l'acte législatif modifiant le Règlement 2019/1242/UE.

c. Conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphes 1^{er} et 2, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, chaque Partie contractante établit, si elles sont disponibles, pour chaque type de poids lourd, les classes 1, 2, 3, 4 ou 5 d'émission de CO₂ et veille à ce que la classification d'un véhicule appartenant à la classe 2 ou 3 d'émissions de CO₂ soit réévaluée tous les six ans après la date de la première immatriculation dudit véhicule et à ce que, le cas échéant, le véhicule soit reclassé dans la classe d'émissions correspondante sur la base des seuils applicables à ce moment-là. »

- 5) Un nouveau paragraphe 5 est inséré :
« 5. Si un droit d'usage est perçu à la date de reclassement, comme mentionné au paragraphe 4, point c, le reclassement prend effet le premier jour d'une nouvelle vignette le jour de ce reclassement ou postérieurement à celui-ci. »

Article 6

À l'article 9, paragraphe 2, de l'Accord, le troisième point est remplacé comme suit :

« 3. Nombre d'essieux, classe d'émission Euro, masse en charge maximale techniquement admissible, classe d'émission de CO₂ et si disponible, émission de CO₂ du véhicule, »

Article 7

À l'article 14, paragraphe 1^{er} de l'Accord, un quatrième point est ajouté :

« 4. la coordination de la date exacte d'application des émissions de CO₂ de référence visée à l'article 8, paragraphe 4, points a et b, de l'Accord. »

Article 8

À l'article 20 de l'Accord, le libellé « 31 décembre 2029 » est remplacé par le libellé « 25 mars 2032 », conformément à l'article 7, paragraphes 11 et 12 de la Directive.

Article 9

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs auront notifié par écrit au Secrétariat du Conseil de l'Union européenne par la voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs États respectifs ont été remplies.
2. Si l'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1^{er} est le 1^{er} décembre 2024, le 1^{er} janvier 2025 ou le 1^{er} février 2025, les tarifs prévus à l'article 5, paragraphe 2, du Protocole entreront en vigueur le 25 mars 2025.
3. Si l'entrée en vigueur visée au paragraphe 1^{er} a lieu le 1^{er} mars 2025 ou par la suite, les tarifs prévus au paragraphe 2 de l'article 5 du Protocole entreront en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de deux mois après l'entrée en vigueur du Protocole lui-même.
4. Les tarifs de l'article 5, paragraphe 1^{er}, du Protocole s'appliqueront jusqu'à ce que les tarifs de l'article 5, paragraphe 2, soient perçus conformément aux paragraphes 1^{er}, 2 ou 3 du présent article. Les tarifs prévus à l'article 5 ne s'appliqueront pas de manière rétroactive.
5. Le Dépositaire transmettra aux Gouvernements de toutes les Parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe 1^{er} et les informera de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 en langue danoise, néerlandaise, française et suédoise, chaque texte faisant également foi, en un original qui sera déposé aux archives du Secrétariat général du Conseil ; le Secrétariat général du Conseil transmettra à chacune des Parties contractantes à l'Accord une copie certifiée conforme.