

## **N°8281**

### **PROJET DE LOI**

portant :

- 1° **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, fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 ;**
- 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**

\*

**Chapitre 1<sup>er</sup> – 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, fait à Bruxelles, le 29 mars 2023**

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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 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.

**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<sup>er</sup> 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 de 12 tonnes ou plus est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1<sup>er</sup> et 8 de l'Accord.

Sans préjudice de l'alinéa 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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;

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;

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 CO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant :

« (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, 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 l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 utilisés dans le cadre d'une des activités reprises sur la liste A, liste B, ou liste C, tel que prévu à l'article 12, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 ;
- d) les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes .» ;

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

**Art. 4.** À l'article 4, première phrase, de la même loi, les termes « , des classes d'émissions de CO<sub>2</sub> » 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 <sub>4</sub> (mg/kWh)	NOX <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (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 <sup>11</sup>
Procédure d'essai WHTC (APC)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
Procédure d'essai WHTC (AC)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

Note:

AC = allumage commandé.

APC = allumage par compression.

<sup>(1)</sup> Le niveau admissible de la composante NO<sub>2</sub> dans la valeur limite des NO<sub>x</sub> 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<sup>er</sup>, deuxième et troisième alinéas, de la Directive au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, les termes « Article 2, points a), c), e) et f) » sont remplacés par les termes « Article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 6), 16), 29), 32), 33), 34), 35) et 38) ».
- 2) Au paragraphe 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant :

1. Conformément aux articles du présent Accord, les Parties contractantes appliqueront, à compter du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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>		
<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
non-EURO	1 407 euro	2 359 euro
EURO I	1 223 euro	2 042 euro
EURO II	1 065 euro	1 776 euro
EURO III	926 euro	1 543 euro
EURO IV	842 euro	1 404 euro
EURO V	796 euro	1 327 euro
EURO VI ou moins polluants	750 euro	1 250 euro

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

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

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

»

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

« 2. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

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



2		688 euro	1 146 euro
3		592 euro	987 euro
4		459 euro	764 euro
5		191 euro	319 euro

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

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

<i>Pour une journée</i>			
<i>Classe d'émissions de CO<sub>2</sub></i>	<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
1	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
2		7 euro	12 euro
3		6 euro	10 euro
4		5 euro	8 euro
5		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>			
<i>Classe d'émissions de CO<sub>2</sub></i>	<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
1	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
2		459 euro	764 euro
3		395 euro	658 euro
4		306 euro	510 euro
5		130 euro	213 euro

<i>Pour un mois</i>			
<i>Classe d'émissions de CO<sub>2</sub></i>	<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
1	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
2		45 euro	76 euro
3		39 euro	65 euro
4		30 euro	51 euro
5		13 euro	21 euro

<i>Pour une semaine</i>			
<i>Classe d'émissions de CO<sub>2</sub></i>	<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
1	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
2		16 euro	27 euro
3		14 euro	23 euro
4		11 euro	18 euro
5		5 euro	8 euro

<i>Pour une journée</i>			
<i>Classe d'émissions de CO<sub>2</sub></i>	<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
1	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
2		4 euro	7 euro
3		4 euro	6 euro
4		3 euro	5 euro
5		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<sup>er</sup>, 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 CO<sub>2</sub> de référence aux sous-groupes de poids lourds relevant de l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 CO<sub>2</sub> sont appliquées au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> pour un groupe ou un sous-groupe de véhicules pour lequel des émissions de CO<sub>2</sub> de référence sont publiées, les Parties contractantes, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, appliquent ces émissions de CO<sub>2</sub> de référence et appliquent les classes 2 et 3 d'émissions de CO<sub>2</sub> conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> et veille à ce que la classification d'un véhicule appartenant à la classe 2 ou 3 d'émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> et si disponible, émission de CO<sub>2</sub> du véhicule, »

#### *Article 7*

À l'article 14, paragraphe 1<sup>er</sup> de l'Accord, un quatrième point est ajouté :

« 4. la coordination de la date exacte d'application des émissions de CO<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> est le 1<sup>er</sup> décembre 2024, le 1<sup>er</sup> janvier 2025 ou le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> a lieu le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, du Protocole s'appliqueront jusqu'à ce que les tarifs de l'article 5, paragraphe 2, soient perçus conformément aux paragraphes 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés  
en sa séance publique du 3 décembre 2024

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Claude Wiseler