

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 27 juin 2024

Ordre du jour :

1. 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

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen des avis

2. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino remplaçant Mme Mandy Minella, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Charel Weiler, M. Marc Lies

M. Gilles Caspar, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Pitt Sietzen, du groupe parlementaire DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Gusty Graas, M. Meris Sehovic

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. 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

À titre liminaire, Monsieur le député Fernand Etgen (DP) est désigné rapporteur du projet de loi par l'unanimité de la commission parlementaire.

Il est procédé à une courte présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8281⁰.

L'Accord du 9 février 1994, relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, vise à instaurer un droit d'usage communément appelé « Eurovignette ». Cet Accord, initialement entre cinq pays (Luxembourg, Allemagne, Belgique, Danemark, Pays-Bas), a été modifié à plusieurs reprises pour se conformer aux directives européennes, notamment la directive 1999/62/CE sur la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

L'Allemagne s'est retirée de l'Accord en 2018 et la Belgique a adopté un système de péage basé sur la distance parcourue. L'Accord a été amendé par des protocoles, le plus récent étant signé le 29 mars 2023, afin de respecter les exigences de la directive 2022/362/UE. Cette directive vise à appliquer les principes du « pollueur-payeur » et de l'« utilisateur-payeur » et à harmoniser les règles de taxation des véhicules à travers l'Union européenne.

À partir du 25 mars 2030, les États membres devront appliquer des droits d'usage basés sur la distance parcourue plutôt que sur le temps d'utilisation. Le Protocole introduit diverses modifications, incluant l'élargissement du droit d'usage aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes à partir du 25 mars 2027 et l'ajustement des tarifs selon les émissions de CO₂ des véhicules.

Au Luxembourg, cet Accord a été mis en œuvre par la loi du 24 février 1995. Le présent projet de loi vise à approuver le Protocole et à adapter la législation nationale en conformité avec la directive (UE) 2022/362, avec une mise en application prévue avant le 25 mars 2024. Les tarifs du droit d'usage seront également actualisés pour inclure les émissions de CO₂ comme critère déterminant.

*

La commission procède ensuite à un examen des articles, ainsi qu'un examen des avis sur base d'un tableau synoptique annexé à la présente.

Intitulé

Dans ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation signale que les énumérations sont introduites par un deux-points.

Au point 1°, le Conseil d'État estime que le terme « protocole » est à rédiger avec une lettre initiale majuscule. Par ailleurs, le Conseil d'État signale que l'intitulé d'un traité doit indiquer le lieu et la date de conclusion dudit traité. Partant, il convient d'ajouter *in fine* « , fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 ». L'intitulé cité à l'intitulé du chapitre 1^{er} et à l'article 1^{er} est à adapter dans le même sens.

Il est constaté encore par la Haute Corporation que l'intitulé de la loi en projet n'est pas à faire suivre par un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrases.

En tenant compte de ce qui précède, elle estime que l'intitulé du projet de loi sous rubrique est à reformuler comme suit :

« 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 ».

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Chapitre 1^{er}

Le Conseil d'État relève que lorsqu'on se réfère au premier groupement d'articles, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1^{er} ».

En outre, la Haute Corporation souligne que l'intitulé du traité à approuver est à citer dans son intégralité à l'intitulé du chapitre, pour écrire :

« Chapitre 1^{er} – 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 ».

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} a pour objet d'approuver 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, signé à Bruxelles en date du 29 mars 2023.

Cet article n'appelle pas d'observation ni de la part de la commission parlementaire ni de la part de du Conseil d'État dans son avis du 29 mars 2024.

Article 2

Cet article modifie 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.

Quant à l'article 2, point 1^o, 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^o 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.

À l'article 2, point 1^o, 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.

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 superflète dans la mesure où le point 4° couvre à suffisance les hypothèses y visées.

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

Quant aux observations d'ordre législatif, au point 1°, au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, dans sa teneur proposée, le Conseil d'État signale que la disposition sous revue constitue une disposition transitoire qui est à insérer en tant qu'article 10 nouveau *in fine* 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. Subsidièrement, il est signalé que dans le cadre de renvois à des alinéas, l'emploi d'une tournure telle que « alinéa précédent » est à écarter. Il estime que mieux vaut viser le numéro de l'alinéa en question, étant donné que l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Par conséquent, la Haute Corporation est d'avis qu'il y a lieu d'écrire « Sans préjudice de l'alinéa 1^{er} ».

Au point 2°, au paragraphe 2, point 1°, dans sa teneur proposée, le Conseil d'État signale qu'il convient d'insérer une virgule à la suite des termes « signée à Vienne » et à la suite des termes « le 8 novembre 1968 ».

Au point 4°, dans sa teneur proposée, le Conseil d'État signale que lors des renvois, les différents éléments auxquels il est renvoyé sont à séparer par des virgules. Cette observation vaut également pour l'article 3, point 1°, au paragraphe 1^{er}, lettre b). En outre, il estime qu'il convient de citer correctement les subdivisions la disposition visée, en ajoutant une parenthèse fermante à la suite du numéro. Cette observation vaut également pour le point 5°, lettre a. De plus, lorsqu'il est renvoyé à une directive européenne, il n'est pas de mise d'indiquer qu'il s'agit de la directive « , telle que modifiée », ces termes étant à supprimer, selon le Conseil d'État.

Au point 5°, le Conseil d'État signale que les subdivisions en lettres alphabétiques minuscules sont suivies d'une parenthèse fermante. À la lettre a., il convient d'ajouter une espace entre les termes « (UE) » et les termes «

2019/1242 du Parlement européen ». Par ailleurs, il estime qu'il convient d'ajouter le terme « ou » à la suite de la lettre a..

La commission parlementaire décide de suivre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Ainsi, 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. » » .

Article 3

Cet article modifie l'article 3 de la même loi.

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).

Le point 2° n'appelle ni d'observation de la part de la commission parlementaire ni de la part de la Haute Corporation.

Quant aux observations d'ordre légistique, au point 1°, au paragraphe 1^{er}, lettre a), dans sa teneur proposée, le Conseil d'État signale que les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement.

Par conséquent, il estime qu'il convient d'écrire « Police grand-ducale » et « Administration des douanes et accises ». À la lettre b), il signale qu'il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Ainsi il faut écrire « les véhicules visés à l'article 13, paragraphe 1^{er}, lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q) et r), du [...] ». De plus, dans la mesure où le règlement européen auquel il est renvoyé a déjà fait l'objet de modifications, la Haute Corporation est d'avis qu'il convient d'insérer les termes « , tel que modifié » après l'intitulé complet de celui-ci.

À la lettre d), phrase liminaire, il faut ajouter une virgule à la suite des termes « certaines professions libérales », selon le Conseil d'État.

Au point 2°, la Haute Corporation estime qu'il convient d'ajouter une virgule *in fine* des termes qu'il s'agit d'insérer.

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Par conséquent, 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 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 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 A, ~~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 ». ».

Article 4

Cet article modifie l'article 4 de la loi modifiée du 24 février 1995 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part de la commission parlementaire ni de la part de la Haute Corporation quant au fond.

Quant à la forme, tenant compte de l'observation formulée au sujet de l'article 3, le Conseil d'État estime qu'il convient d'écrire « À l'article 4, première phrase, de la même loi, [...] ». »

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique.

Article 5

Cet article modifie le point 4 de l'annexe de la loi modifiée du 24 février 1995 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part de la commission parlementaire ni de la part de la Haute Corporation.

*

Dans ses observations d'ordre légistique le Conseil d'État a encore signalé 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 proposé par la commission parlementaire de procéder ainsi et d'insérer une annexe au présent projet de loi.

Par conséquent, 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 essie</u>
<u>non-EURO</u>	<u>1 407 euro</u>	<u>2 359</u>
<u>EURO I</u>	<u>1 223 euro</u>	<u>2 042</u>
<u>EURO II</u>	<u>1 065 euro</u>	<u>1 776</u>
<u>EURO III</u>	<u>926 euro</u>	<u>1 543</u>
<u>EURO IV</u>	<u>842 euro</u>	<u>1 404</u>
<u>EURO V</u>	<u>796 euro</u>	<u>1 327</u>
<u>EURO VI ou moins</u> <u>polluants</u>	<u>750 euro</u>	<u>1 250</u>

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

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

<i>Pour une journée</i>		
<u>Classe d'émissions</u> <u>Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essie</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 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 Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Qual m</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>1 434 euro</u>	<u>24</u>
	<u>EURO I</u>	<u>1 246 euro</u>	<u>20</u>
	<u>EURO II</u>	<u>1 085 euro</u>	<u>18</u>
	<u>EURO III</u>	<u>944 euro</u>	<u>15</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>858 euro</u>	<u>14</u>
	<u>EURO V</u>	<u>811 euro</u>	<u>13</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>764 euro</u>	<u>12</u>

<u>2</u>		<u>688 euro</u>	<u>11</u>
<u>3</u>		<u>592 euro</u>	<u>9</u>
<u>4</u>		<u>459 euro</u>	<u>7</u>
<u>5</u>		<u>191 euro</u>	<u>3</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>Qual m</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>143 euro</u>	<u>24</u>
	<u>EURO I</u>	<u>124 euro</u>	<u>20</u>
	<u>EURO II</u>	<u>108 euro</u>	<u>18</u>
	<u>EURO III</u>	<u>94 euro</u>	<u>15</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>85 euro</u>	<u>14</u>
	<u>EURO V</u>	<u>81 euro</u>	<u>13</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>76 euro</u>	<u>12</u>
<u>2</u>		<u>68 euro</u>	<u>11</u>
<u>3</u>		<u>59 euro</u>	<u>9</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>22 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>12 euro</u>	<u>20 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>16 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>8 euro</u>	<u>15 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>8 euro</u>	<u>15 euro</u>
<u>2</u>		<u>7 euro</u>	<u>11 euro</u>
<u>3</u>		<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
<u>4</u>		<u>5 euro</u>	<u>9 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>1 600 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>Quat m</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>95 euro</u>	<u>10</u>
	<u>EURO I</u>	<u>83 euro</u>	<u>10</u>
	<u>EURO II</u>	<u>72 euro</u>	<u>10</u>
	<u>EURO III</u>	<u>62 euro</u>	<u>10</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>57 euro</u>	<u>9</u>
	<u>EURO V</u>	<u>54 euro</u>	<u>9</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>51 euro</u>	<u>8</u>
<u>2</u>		<u>45 euro</u>	<u>7</u>
<u>3</u>		<u>39 euro</u>	<u>6</u>
<u>4</u>		<u>30 euro</u>	<u>5</u>
<u>5</u>		<u>13 euro</u>	<u>2</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>Quat m</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>33 euro</u>	<u>5</u>
	<u>EURO I</u>	<u>29 euro</u>	<u>4</u>
	<u>EURO II</u>	<u>25 euro</u>	<u>4</u>
	<u>EURO III</u>	<u>22 euro</u>	<u>3</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>20 euro</u>	<u>3</u>
	<u>EURO V</u>	<u>19 euro</u>	<u>3</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>18 euro</u>	<u>3</u>
<u>2</u>		<u>16 euro</u>	<u>2</u>
<u>3</u>		<u>14 euro</u>	<u>2</u>
<u>4</u>		<u>11 euro</u>	<u>1</u>
<u>5</u>		<u>5 euro</u>	<u>1</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>Qualim</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>10 euro</u>	<u>1</u>
	<u>EURO I</u>	<u>8 euro</u>	<u>1</u>
	<u>EURO II</u>	<u>7 euro</u>	<u>1</u>
	<u>EURO III</u>	<u>6 euro</u>	<u>1</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>6 euro</u>	<u>1</u>
	<u>EURO V</u>	<u>5 euro</u>	<u>1</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>5 euro</u>	<u>1</u>
<u>2</u>		<u>4 euro</u>	<u>1</u>
<u>3</u>		<u>4 euro</u>	<u>1</u>
<u>4</u>		<u>3 euro</u>	<u>1</u>
<u>5</u>		<u>2 euro</u>	<u>1</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. »

Il est encore précisé que la directive aurait dû être transposée par le Luxembourg avant le 25 mars 2024, et que le Luxembourg a déjà reçu une mise en demeure à ce sujet, ce qui explique l'urgence de l'adoption des textes.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur le rapporteur Fernand Etgen souhaite connaître les effets positifs attendus de cette directive, notamment à côté de l'objectif « zéro émission ».

Le représentant du Ministère précise qu'il s'agit d'améliorer progressivement la propreté des camions transportant des marchandises, en les rendant plus écologiques.

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) s'interroge sur les modalités pratiques de la mise en œuvre de cette directive, notamment depuis l'achat des vignettes jusqu'à leur contrôle. Il se demande qui sera chargé de vérifier la validité de l'Eurovignette. Il souhaite également savoir si celle-ci s'applique uniquement aux autoroutes ou à l'ensemble des routes. Dans ce contexte, il s'interroge notamment si la collectrice A13 en direction de Pétange est également concernée. Il se demande aussi si les recettes diminueront suite au retrait de l'accord par d'autres pays et si des scanners seront installés pour contrôler les kilomètres parcourus.

Le représentant du ministère répond que le groupe de coordination Eurovignette a confié le mandat à une société externe, en l'occurrence la société « Ages ». Cette société est notamment chargée d'installer des bornes dans les principales stations-service autoroutières, ainsi que dans d'autres stations en dehors de la zone Eurovignette, où l'on peut se procurer la vignette immédiatement. Concernant les routes, il précise que cela ne se limite pas aux autoroutes. Au Luxembourg, cela concerne principalement le réseau autoroutier, mais aussi la B7, l'échangeur d'Erpeldange et la collectrice du sud, incluant toute l'A13. Les routes concernées sont définies dans le règlement et les camions en transit ne sont pas autorisés à quitter l'autoroute. Des recherches sont en cours pour déterminer le système à adopter au Luxembourg.

Monsieur le député Félix Eischen (CSV) exprime ses inquiétudes concernant une possible augmentation du trafic sur les routes secondaires afin d'éviter la redevance. Bien que le transit des poids lourds soit censé rester sur les autoroutes, il dit avoir connaissance de nombreux cas où cela n'est pas respecté. Il s'interroge sur les risques qu'implique cette législation et se demande quelles pourraient être des mesures pour y remédier, telles que notamment l'interdiction des poids lourds sur certaines routes.

Le représentant du ministère indique que les douanes effectuent régulièrement des contrôles pour empêcher cela. Le Luxembourg a intégré dans cette loi le maximum d'exemptions permises par le texte européen. Les contrôles ne peuvent être qu'occasionnels, mais il estime que si le Luxembourg adoptait par

exemple le système belge (système à boîtier), les contrôles seraient grandement facilités.

Monsieur Marc Goergen demande s'il est possible de se renseigner auprès des douanes sur la fréquence des contrôles, y compris ceux qui ne concernent pas le transit, et sur les modalités pratiques de ces contrôles.

Le représentant du ministère indique se renseigner à ce sujet.

Une lettre d'amendement est à préparer par le secretariat de la commission parlementaire dans les meilleurs délais.

2. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexe : Tableau synoptique