

N° 8281⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

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**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(28.11.2024)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente ; M. Fernand ETGEN, Rapporteur; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charles WEILER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 19 juillet 2023 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, de la version coordonnée du projet 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, d'une annexe, d'une fiche d'évaluation d'impact (mesures législatives, réglementaires et autres), d'une fiche financière, 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, d'un tableau de correspondance ainsi que de la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures

La Chambre des Métiers a rendu un avis le 13 novembre 2023.

Un avis a été émis par la Chambre de Commerce en date du 19 janvier 2024.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 29 mars 2024.

Lors de sa réunion du 27 juin 2024, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») a examiné le projet de loi ainsi que les avis précités. Au cours de la même réunion, M. Fernand Etgen a été désigné comme Rapporteur.

Des amendements parlementaires ont été envoyés au Conseil d'État en date du 5 juillet 2024.

L'avis complémentaire de la Chambre de Commerce est daté du 9 septembre 2024.

La Chambre des Métiers a également donné un avis complémentaire daté du 14 octobre 2024.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 22 octobre 2024.

La commission parlementaire a examiné les avis complémentaires dans sa réunion du 21 novembre 2024.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 28 novembre 2024.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi n° 8281, complété par un projet de règlement grand-ducal, a pour objet l'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, (ci-après, le « Protocole »), et entend procéder, aux fins de la mise en œuvre du Protocole, à la 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.

*

III. CONSIDERATIONS GENERALES

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, droit d'usage communément appelé « *Eurovignette* » (ci-après, « l'Accord » ou « l'Accord Eurovignette ») régit la perception d'un droit d'usage commun par plusieurs États contractants, à charge de certains véhicules empruntant certaines routes sur leurs territoires.

Initialement, l'Accord réunissait le Grand-Duché de Luxembourg, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark et les Pays-Bas, à partir de 1998 également la Suède. Au 1^{er} janvier 2018, l'Allemagne a dénoncé l'Accord Eurovignette au profit de la « LKW-Maut ». La Belgique demeure toujours partie de l'Accord, mais a renoncé à l'Eurovignette suite à l'introduction d'un système de péage basé sur la distance parcourue. Le Danemark a officiellement dénoncé l'Accord auprès de la Commission européenne conformément aux termes prévus, avec un préavis de 9 mois, en date du 22 mars 2024. Cette dénonciation prendra effet le 1^{er} janvier 2025. Par ailleurs, les Pays-Bas ont déjà indiqué qu'ils envisagent également de se retirer de l'Accord au cours de l'année 2026, bien qu'aucune dénonciation formelle n'ait encore été effectuée à ce stade, au profit d'un système de péage basé sur la distance parcourue.

L'Accord a été modifié à quatre reprises par des protocoles du 22 mars 2000, 21 octobre 2010, du 6 décembre 2017 et du 29 mars 2023 afin de se conformer aux exigences de la directive modifiée 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 de ses modifications subséquentes (ci-après, la « Directive 1999/62/CE »).

Les dernières modifications de l'Accord ont été apportées par le Protocole, signé en date du 29 mars 2023.

La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures (ci-après, la « Directive ») s'inscrit dans la poursuite de la

réalisation de l'objectif de la Commission, à savoir la progression vers l'application des principes du « pollueur-payeur » et de l'« utilisateur-payeur » ainsi que la contribution au financement des infrastructures routières dans l'ensemble de l'Union européenne.

Ainsi, la Directive, dans le but de garantir l'égalité de traitement et une concurrence loyale, élargit son champ d'application aux véhicules non encore visés, comme les véhicules utilitaires lourds non destinés au transport de marchandises et les véhicules légers, y compris les voitures particulières. Les véhicules utilitaires lourds ayant un impact considérable sur les infrastructures et la pollution atmosphérique, les véhicules légers restent néanmoins la plus grande source d'émissions.

À partir du 25 mars 2030, les États membres ne pourront plus appliquer des droits d'usages basés sur le temps d'utilisation, sauf dans des cas dûment justifiés, mais devront passer à un système basé sur la distance parcourue afin d'atteindre, comme déjà énoncé ci-dessus, l'objectif de l'application du principe de l'« utilisateur-payeur ». Il est prévu que les États membres ayant un système commun de droit d'usage doivent l'ajuster ou y mettre fin au plus tard le 25 mars 2032.

Ainsi, il en découle que les dispositions du présent projet de loi et du projet de règlement n'ont pas vocation à s'inscrire dans le temps, puisque la Directive prévoit une modification ou une suppression du système de droit d'usage au plus tard en 2032. De plus, le retrait du Danemark et le retrait annoncé des Pays-Bas posent la question de la pertinence d'un dispositif qui ne rassemblerait plus que le Luxembourg et la Suède, sans la moindre cohérence territoriale. Même si le pourcentage de la clé de répartition des recettes du Luxembourg va alors nettement augmenter, le départ des deux pays entraînera vraisemblablement une baisse des recettes pour le Grand-Duché.

Enfin, il convient de noter que conformément aux dispositions du Protocole, la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord (ci-après, la « Loi de 1995 ») fait l'objet de plusieurs modifications. La première concerne les droits d'usage des véhicules utilitaires lourds dont la charge maximale est de 12 tonnes ou plus. À compter du 25 mars 2027, ces droits s'étendront également aux véhicules de transport de marchandises dont la charge maximale est supérieure à 3,5 tonnes, mais inférieure à 12 tonnes.

La deuxième modification vise à aligner les exemptions de ces droits d'usage en fonction de celles prévues par les textes européens applicables. Plus précisément, en application de l'Accord modifié, lui-même conforme à la Directive, le projet de loi prévoit des exemptions pour les catégories de véhicules suivantes :

- les véhicules de l'armée, de la Police grand-ducale, des services d'entretien des routes et de diverses administrations et services de secours, les véhicules 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 ;
- les véhicules visés à 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;
- 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^{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 ;
- les véhicules à émission nulle, dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes.

Enfin, les tarifs seront ajustés en fonction des classes d'émissions de CO₂ des véhicules.

IV. LES AVIS

Avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 13 novembre 2023, la Chambre des Métiers a d'abord constaté la conformité à la Directive de l'extension, prévue par le projet de loi et le règlement grand-ducal qui lui ont été soumis pour avis, du champ d'application de l'Eurovignette aux véhicules d'une masse supérieure à 3,5 tonnes à partir du 25 mars 2027.

Néanmoins, elle a soulevé qu'une nouvelle formulation relative à l'exemption de cette taxation pour certains véhicules utilisés dans le cadre d'activités artisanales soit nécessaire. Selon la Chambre des Métiers, il conviendrait en effet d'y inclure les métiers de la nouvelle liste C et de prévoir également une période transitoire afin que la mise en œuvre de cette révision coïncide avec la date de l'extension du champ d'application de la taxation.

Par ailleurs, considérant le départ annoncé des Pays-Bas pour l'horizon 2026 et la dénonciation de l'Accord par le Danemark, celui-ci ne concernera bientôt plus que les deux États membres restants, à savoir le Luxembourg et la Suède.

Dans ce contexte d'affaiblissement de l'Accord et de la remise en cause par la Directive des systèmes basés sur un « droit d'usage », la Chambre des Métiers estime qu'une analyse sur le système de taxation pour l'utilisation des infrastructures autoroutières au Luxembourg soit nécessaire, surtout en considérant l'importance du trafic lié au transport des marchandises transitant via le Luxembourg, tant dans ses aspects positifs de sources de revenus, que dans ses aspects négatifs, à savoir les aspects environnementaux.

La Chambre des Métiers a enfin précisé qu'elle n'était en mesure d'approuver le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal lui soumis pour avis, que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations.

Dans son avis complémentaire du 14 octobre 2024, la Chambre des métiers a précisé qu'elle saluait le texte des amendements au projet de loi sous rubrique ayant répondu aux objections formelles du Conseil d'État et ayant intégré la demande de la Chambre des Métiers d'inclure les activités de la liste C dans l'exemption du droit d'usage pour les entreprises artisanales. Or, la Chambre des Métiers a souligné que l'entrée en vigueur de cette loi nécessitera une préparation des entreprises artisanales, qui devront anticiper l'augmentation des coûts opérationnels.

Le projet de loi prévoit en effet l'application d'un droit d'usage pour les véhicules de plus de 12 tonnes sans possibilité d'exemption, et, à partir du 26 mars 2027, pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, avec une exemption pour les véhicules artisanaux ne dépassant pas 7,5 tonnes.

La portée de cette exemption, qui inclut le transport d'équipements, de machines et de matériel, a soulevé des questions d'interprétation. Ainsi, la Chambre des Métiers a demandé à ce que la définition de la notion de « matériel » soit clarifiée afin d'éviter toute incertitude quant à l'interprétation de celle-ci, surtout en vue de son application par l'Administration des douanes et accises pour la délivrance des certificats d'exemption.

La Chambre des Métiers a enfin précisé qu'elle ne pouvait approuver le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal lui soumis pour avis que sous réserve expresse de la prise en considération de ses observations.

Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis du 19 janvier 2024, la Chambre de Commerce a pris acte de la conformité du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal à la Directive et à l'Accord Eurovignette.

Toutefois, elle a constaté avec regret que cette extension du champ d'application de l'Eurovignette pourrait entraîner un impact financier significatif pour certains ressortissants, notamment les entreprises de transport et ce dans un contexte économique déjà marqué par une hausse des coûts.

La Chambre de Commerce a salué l'exemption du droit d'usage pour les véhicules à émission nulle, ainsi que les incitations tarifaires pour les véhicules les plus propres, tout en recommandant l'introduction de mesures financières complémentaires pour encourager davantage l'acquisition de véhicules à faibles émissions.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce a attiré l'attention sur l'avenir du dispositif actuellement en vigueur, qui devra être modifié ou supprimé d'ici 2032 selon la Directive, et a souligné l'urgence d'une concertation avec les acteurs du secteur du transport afin d'élaborer conjointement le dispositif qui sera amené à remplacer l'Eurovignette.

Elle a également relevé que le retrait annoncé des Pays-Bas et du Danemark du système Eurovignette remet en question la pertinence d'un dispositif qui ne concernerait plus que le Luxembourg et la Suède.

Concernant les aspects financiers, bien que le Luxembourg perçoive 5,226% des recettes de l'Eurovignette (représentant environ 16,3 millions d'euros en 2022), la Chambre de Commerce déplore l'absence d'une évaluation des recettes futures après l'élargissement du dispositif aux véhicules de 3,5 à 12 tonnes ou des conséquences financières liées au retrait des autres pays membres. Après consultation de ses membres, la Chambre de Commerce a néanmoins approuvé le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous réserve que ses remarques soient prises en considération.

Dans son avis complémentaire du 9 septembre 2024, la Chambre de Commerce a pris note des amendements parlementaires visant à répondre aux oppositions formelles et aux observations du Conseil d'État et n'a pas eu de remarques quant à ces derniers.

Elle a renvoyé aux observations formulées dans son avis initial, tout en rappelant cependant l'urgence de consulter dès à présent les acteurs du secteur du transport pour l'élaboration du dispositif de remplacement de l'Eurovignette. La Chambre de Commerce a enfin souligné qu'elle était en mesure d'approuver les amendements parlementaires.

Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis initial du 29 mars 2024, le Conseil d'État a soulevé deux oppositions formelles. Il a tout d'abord relevé une incohérence dans la portée des véhicules soumis au droit d'usage. En effet, selon le Conseil d'État, la rédaction initiale a exclu certaines catégories de véhicules et plus précisément les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est égale à 12 tonnes, ce qui a été jugé contraire aux prescriptions de l'Accord Eurovignette, ainsi qu'à celles de la Directive 1999/62/CE. Le Conseil d'État a sur ce point formulé une opposition formelle et a demandé une révision du texte pour assurer que toutes les catégories de véhicules mentionnées dans les textes européens mentionnés ci-dessus soient incluses.

Le Conseil d'État a également constaté des divergences entre les définitions proposées par le projet de loi et celles prévues par les textes européens applicables. Il a insisté sur la nécessité d'aligner les définitions pour éviter tout conflit, notamment en ce qui concerne la notion d'autoroute (définition à laquelle le Conseil d'État s'est opposé formellement), qui inclut des spécifications supplémentaires en droit européen.

Par ailleurs, la Haute Corporation a formulé des observations sur certaines exonérations prévues pour les véhicules. Elle a soulevé que l'octroi de certaines exemptions nécessitait l'accord de la Commission européenne et a précisé qu'il appartenait par conséquent au Gouvernement de s'assurer de l'obtention de cet accord de la part de la Commission européenne à laquelle il incombe également d'examiner d'éventuelles distorsions de concurrence.

De plus, le Conseil d'État a souligné l'absence de précisions concernant le terme « personne handicapée », utilisé dans le cadre d'une exemption, et a recommandé une définition claire pour limiter les interprétations trop larges ou arbitraires.

Enfin, le Conseil d'État a observé que plusieurs références superflues aux textes européens auraient pu être supprimées pour simplifier et clarifier la rédaction.

Dans son avis complémentaire du 22 octobre 2024, le Conseil d'État a pu lever les deux oppositions formelles qu'il avait émises dans le cadre de son avis initial du 29 mars 2024.

Dans son avis complémentaire, la Haute Corporation n'a formulé aucune observation quant au fond du texte sous rubrique, estimant que le projet de loi respecte les exigences législatives et réglementaires en vigueur.

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Dans son avis, le Conseil d'État note dans ses observations d'ordre légistique que les énumérations sont introduites par un deux-points.

Au point 1^o, 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.

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, l'intitulé du projet de loi est à reformuler comme suit :

« *Projet de loi portant : 1^o 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^o 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 du Conseil d'État.

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 du Conseil d'État, ni quant au fond ni quant à la forme.

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, ce point vise à remplacer l'article 2, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 24 février 1995, dans son intégralité, afin de le rendre conforme à l'article 3, paragraphe 1^{er}, de l'Accord, tel que modifié par le Protocole.

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 tel que modifié par le Protocole et la Directive 1999/62/CE, 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.

Quant à l'article 2, point 2^o, ce point vise à remplacer le paragraphe 2 de l'article 2 de la loi précitée du 24 février 1995. Cette disposition comprend des définitions et le Traité, suite à la modification apportée par l'article 2, point 1), du Protocole, précise à son article 2, paragraphe 1^{er}, que les définitions contenues à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 6), 16), 29), 32), 33), 34), 35) et 38), de la directive 1999/62/CE précitée, sont applicables au Traité.

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^o couvre à suffisance les hypothèses y visées.

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

Au vu de ce qui précède, la commission a décidé 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^o 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^o Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

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

1^o « 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^o « 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^o « 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^o « 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^o « 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. » » .

Dans son avis complémentaire du 22 octobre 2024, le Conseil d'État note que l'amendement vise à remplacer l'article 2 du projet de loi initial, modifiant à son tour 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. Dans son avis du 29 mars 2024, le Conseil d'État avait formulé une opposition formelle au sujet du point 1°, remplaçant le paragraphe 1^{er} de l'article susvisé. Cette disposition soumet l'utilisation d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire à une autoroute à la perception d'un droit d'usage, pour certains véhicules. Dans le projet de loi initial, il s'agissait de véhicules dont la masse maximale dépassait 12 tonnes, ce qui est contraire à la Directive 1999/62/CE, en raison de l'exclusion des véhicules ayant une masse égale à 12 tonnes. L'amendement modifie la disposition pour qu'elle s'applique aux véhicules « dont la masse maximale techniquement admissible est de 12 tonnes ou plus », de sorte que le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle. En ce qui concerne le point 2°, le Conseil d'État s'était opposé formellement à la définition du terme « autoroute », pour contrariété au Protocole modifiant l'Accord et, par extension, à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 6), de la Directive 1999/62/CE précitée. La définition du terme « autoroute » est modifiée en ce sens qu'elle contient désormais une référence à la disposition précitée de la directive, de sorte que l'opposition formelle peut être levée.

Article 3

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

L'article 3, point 1°, vise à remplacer l'article 3, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 24 février 1995, dans son intégralité, afin de le rendre conforme à l'article 4 de l'Accord, tel que modifié par le Protocole, et par extension à l'article 7 de la Directive 1999/62/CE.

Quant à l'ancienne lettre c) du point 1°, 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 du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

Au vu de ce qui précède la commission a décidé 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~~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 ».

Dans son avis complémentaire du 22 octobre 2024, le Conseil d'État note que l'amendement en question remplace l'article 3 du projet de loi sous rubrique, modifiant à son tour l'article 3 de la loi précitée du 24 février 1995. Les modifications proposées n'appellent pas d'observation.

Article 4

Cet article modifie l'article 4 de la loi modifiée du 24 février 1995 précitée. Afin de respecter pleinement les principes de la mobilité durable, la directive 1999/62/CE, telle que modifiée, entend faire varier le montant du droit d'usage à la fois en fonction de la classe d'émission Euro, mais aussi en fonction des classes d'émissions de CO₂ notamment en raison de l'augmentation de la part des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds. Une telle variation du droit d'usage en fonction des classes d'émissions de CO₂ permettrait de contribuer à des améliorations. Dans la mesure où la variation du

droit d'usage se fera également en fonction de la classe d'émission de CO₂, il y a lieu d'adapter l'article 4 de la loi modifiée du 24 février 1995 précitée.

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

Article 5

Cet article modifie le point 4 de l'annexe de la loi modifiée du 24 février 1995 précitée. Lors des modifications apportées par le projet de loi n°7362, les auteurs du projet avaient pris de l'avance sur la Directive 1999/62/CE, qui ne reprenait pas encore la norme EURO VI mais qui mentionnait au point 4 de l'annexe « De futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CE et ses modifications ultérieures peuvent être envisagées ». Ils avaient repris la norme EURO VI dans le texte et les tarifs afin de respecter au mieux le principe du pollueur-payeur. Étant donné qu'un point relatif aux limites d'émissions Euro VI a été inséré à l'annexe 0 de la Directive 1999/62/CE, il y a lieu d'adapter le point 4 de l'annexe actuelle de la loi à la Directive 1999/62/CE.

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

Annexe

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.

Par conséquent, la commission parlementaire décide 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>		
<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux maximum</i>
<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>

<i>Pour un mois</i>		
<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
<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>
<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 polluants</u>	<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>
<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>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<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 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. »

Dans son avis complémentaire du 22 octobre 2024, le Conseil d'État n'a pas d'observation.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à l'unanimité à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8281 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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^{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

Art. 1^{er}. 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^{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 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 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;

- 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 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 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^{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 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^{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 ;
 - 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 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 »

	<i>CO</i> (mg/kWh)	<i>HCT</i> (mg/kWh)	<i>HCNM</i> (mg/kWh)	<i>CH₄</i> (mg/kWh)	<i>NOX⁽¹⁾</i> (mg/kWh)	<i>NH₃</i> (ppm)	<i>Masse de particules</i> (mg/kWh)	<i>Nombre de particules</i> (#/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 NO ₂ 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 2022/352/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, 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, 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>		
<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux maximum</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^{er} janvier 2025, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

<i>Pour une année</i>			
<i>Classe d'émissions de CO₂</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 CO₂</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 CO₂</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 CO₂</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 CO₂</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

<i>Classe d'émissions de CO₂</i>	<i>Classe d'émissions Euro</i>	<i>Trois essieux maximum</i>	<i>Quatre essieux minimum</i>
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 CO₂</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 CO₂</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 CO₂</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, 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, 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, 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 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 joui 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 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 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.

Luxembourg, le 28 novembre 2024

La Présidente,
Corinne CAHEN

La Rapporteuse,
Fernand ETGEN