

N° 6579⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

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 pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à 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
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) transposant 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;
- 3) 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 pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.3.2014)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente; M. Gilles BAUM, Rapporteur; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 10 juin 2013 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 24 septembre 2013.

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce ont été émis respectivement le 26 septembre 2013 et le 9 octobre 2013.

Le 19 juin 2013, la Commission du Développement durable a désigné M. Ali Kaes comme rapporteur du projet de loi. En date du 10 février 2014, M. Gilles Baum a été nommé rapporteur en remplacement de l'ancien rapporteur.

Le 26 février 2014, la Commission a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat. Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 12 mars 2014.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES ET OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi 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 pour des véhicules utilitaires lourds;
- de transposer la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- de modifier la loi modifiée du 24 février 1995 concernant la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds.

Le protocole précité vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette au fait que l'Allemagne a quitté le système de l'Eurovignette. En effet, a été mis en place en 1994 entre 5 Etats (Belgique, Danemark, Allemagne, Luxembourg et Pays-Bas) un droit d'usage pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules utilitaires lourds. Alors que la Suède s'est jointe à cet accord en 1997, l'Allemagne en est sortie en 2005. Le projet de loi actualise donc cet accord à la situation actuelle, réglant les conséquences de la sortie de l'Allemagne, notamment en la matière de la distribution des recettes communes.

Le protocole officialise par ailleurs l'„e-vignette“, c'est-à-dire l'Eurovignette électronique. Avec l'e-vignette il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier (www.eurovignettes.eu), ce qui constitue une simplification administrative majeure. Désormais, les agents de contrôle des cinq pays membres du système Eurovignette peuvent contrôler en ligne si le droit d'usage est payé. Cette modification amène elle-aussi une simplification administrative et rend plus efficace le contrôle sur le terrain. En ce qui concerne les amendes en cas d'infraction, le projet de loi adapte leur montant de 25-500 EUR à 250-5.000 EUR à des fins dissuasives.

Depuis la signature du protocole précité, la directive 2011/76/UE a été adoptée. Il convient de tenir compte des modifications contenues dans cette directive et notamment de la nouvelle définition du „véhicule“. Le projet de loi sous rubrique a donc également pour objet d'apporter des modifications à la loi précitée du 24 février 1995 rendues nécessaires par l'obligation de transposer la directive 2011/76/UE et d'aligner aux nouvelles exigences européennes le droit national. Les paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 2 du projet de loi introduisent en outre des modifications à la législation existante qui ne découlent pas directement ni du protocole à approuver ni de la directive à transposer, mais qui sont conditionnées par des considérations d'opportunité.

En ce qui concerne les implications financières, le projet de loi n'a pas d'influence sur les recettes ni les dépenses de l'Etat. Tandis que l'e-vignette a remplacé la vignette papier dès fin 2008, le travail est effectué par le même personnel de l'Administration des Douanes et Accises qu'auparavant. Il n'y a donc pas de besoins supplémentaires ni en personnel, ni en matériel informatique.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Dans son avis, le Conseil d'Etat donne des explications au sujet de la nécessité du projet de loi sous avis et formule des commentaires au sujet des différents articles. Les propositions du Conseil d'Etat sont reprises dans les commentaires des articles (p. 3-11).

La Chambre des métiers n'a pas d'objections à formuler au sujet du projet de loi sous avis et y marque son accord.

La Chambre de commerce met en avant deux remarques. Premièrement, elle signale qu'elle juge que le montant minimal de l'amende de 250 EUR est excessif. Cette observation est faite devant le scénario où le conducteur ne peut pas présenter une copie conforme de la vignette à bord de son véhicule pour une raison non intentionnelle. Deuxièmement, elle attire l'attention sur la nécessité de s'interroger sur la pertinence d'un système Eurovignette aussi étendu après la sortie de l'accord de l'Allemagne. Elle propose la possibilité de recentrer l'accord sur le territoire du BENELUX.

*

IV. COMMENTAIRES DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Intitulé

Dans son avis du 24 septembre 2013, le Conseil d'Etat propose d'écrire au point 1 „fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010“, en disposant le texte en sorte à ce qu'il fasse ressortir que l'expression vise le protocole en question. De plus, le Conseil d'Etat propose d'invertir les points 2 et 3 en vue d'évoquer d'abord la transposition de la directive 2011/76/UE et ensuite seulement le texte normatif national à modifier. La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que l'intitulé du projet de loi se lira dorénavant comme suit:

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 pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à 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
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) transposant 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;
- 3) 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 pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

Article 1er

L'article 1er a pour objet d'approuver le protocole du 21 octobre 2010 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 1er. *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 pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à 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 b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010.*

Le Conseil d'Etat répète ses observations relatives au point 1 de l'intitulé et notamment la formulation du bout de phrase *in fine* de ce point. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de rédiger comme suit l'article 1er:

Art. 1er. *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 pour des véhicules utilitaires lourds, aux*

fins a) de satisfaire à 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 b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Article 2

Cet article modifie la loi précitée du 24 février 1995 pour l'adapter, d'une part, au dernier protocole à l'Accord et, d'autre part, à la législation communautaire actuelle. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 2. *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 pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit:*

1. *A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant:*

„ „véhicule“, un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus. “

2. *Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant:*

„véhicule de la catégorie „EURO 0“ ou encore „NON-EURO“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. “

3. *A l'article 4, la référence „prévues par la directive 88/77/CEE modifiée“ est supprimée.*

4. *A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante:*

„(1) Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'une inscription dans une base de données électronique centrale. Simultanément au paiement, le système délivre un reçu.

Le paiement est valable pour le véhicule moteur y identifié notamment par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté. “

5. *Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante:*

„(3) Les agents chargés de l'exécution de la présente loi contrôlent l'acquittement valable du droit d'usage pour un véhicule déterminé en consultant la base de données mentionnée au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2. “

6. *A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.*

7. *A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.*

8. *L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante:*

„Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner. “

9. *Il est ajouté l'annexe suivante:*

„ANNEXE

Limites d'émissions**1. Véhicule „EURO 0“**

<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules „EURO I“/„EURO II“

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>
Véhicule „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„VRE“

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes⁽¹⁾:

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>	<i>Gaz d'échappement m⁻¹</i>
Véhicule „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule „VRE“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3.000 min⁻¹.

Le point 1 introduit une nouvelle définition pour le terme „véhicule“. Cette définition est reprise de la directive 2011/76/UE avec la différence que la MMA (masse maximale autorisée) est de 12 tonnes ou plus au lieu de 3,5 tonnes dans la directive. Les pays membres du système Eurovignette ont en effet décidé de faire application de l'article 7, paragraphe 5, de la directive qui donne la possibilité de laisser la limite d'application du droit d'usage à une MMA de 12 tonnes pour des raisons notamment de frais administratifs trop élevés, mais aussi de problèmes de contrôles et de charges administratives. A noter que le Luxembourg a, tout comme les autres parties contractantes de l'accord de 1994, informé la Commission européenne de cette option, tout en communiquant à celle-ci les motifs de ce choix.

La différence par rapport à l'ancienne définition de la loi modifiée du 24 février 1995 est que la nouvelle définition vise tous les véhicules „prévus ou utilisés“ pour le transport par route de marchandises, tandis que l'ancienne définition visait uniquement les véhicules „qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises“, c'est-à-dire „prévus“ pour le transport de marchandises par route. Par l'utilisation de véhicules qui n'étaient pas destinés exclusivement au transport de marchandises, il était possible d'échapper à l'obligation de devoir payer le droit d'usage.

Le Conseil d'Etat soulève que la directive 2011/76/CE et le protocole du 21 octobre 2010 utilisent parfois d'autres expressions que celles normalement utilisées par la législation luxembourgeoise et propose une mise au diapason européen de la terminologie nationale. Les responsables gouvernementaux expliquent aux membres de la commission parlementaire que cette mise au diapason impliquerait des modifications tant aux textes formant le „Code de la Route“ (loi modifiée du 14 février 1955 et

arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955) qu'à un certain nombre d'autres règlements grand-ducaux, règlements ministériels, etc. ayant trait à la matière du Code de la Route. Outre les expressions relevées par le Conseil d'Etat, il existe probablement d'autres expressions nationales différant plus ou moins d'expressions utilisées par la législation communautaire. Or, l'objet du présent projet de loi n'est pas la mise au diapason européen des expressions utilisées dans le domaine du Code de la Route. Dès lors, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas suivre la proposition de la Haute Corporation et d'utiliser dans le présent projet de loi les expressions normalement utilisées au niveau national afin de maintenir une cohérence avec les textes luxembourgeois.

Les points 2 et 3 prévoient une nouvelle définition des véhicules, reprenant la catégorisation des véhicules selon les normes EURO de la nouvelle annexe III^{ter} de la directive 1999/62/CE, introduite par l'annexe de la directive 2011/76/UE. Si le point 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, le point 2 engendre de sa part des interrogations quant aux sigles utilisés pour désigner les catégories de véhicules selon la pollution atmosphérique générée par leurs gaz d'émission. Ainsi, la Haute Corporation s'interroge sur:

- l'intérêt de dénommer la classe „EURO 0“, en plus „NON-EURO“, contrairement à ce que prévoient les directives européennes. Cette dernière expression n'étant aujourd'hui effectivement plus utilisée, les membres de la Commission du Développement durable décident de la supprimer tel que le Conseil d'Etat le laisse sous-entendre;
- les raisons pour lesquelles les auteurs du projet n'évoquent pas la classe „EURO VI“, dont les normes techniques sont certes seulement obligatoires pour les véhicules mis en circulation à partir de 2018, mais néanmoins susceptibles d'être respectées par des véhicules construits bien avant. Les auteurs du projet de loi expliquent aux membres de la commission parlementaire que la classe „EURO VI“ n'est pas reprise dans le texte, car elle ne figure pas dans l'annexe susmentionnée de la directive;
- l'intérêt de l'abréviation „VRE“ („véhicule plus respectueux de l'environnement“). Cette catégorie de véhicules est proche de, mais pas identique, à la classe „EURO V“. Il convient donc de la maintenir dans le texte, notamment parce qu'elle est mentionnée dans l'annexe III^{ter} de la directive.

Les points 4 et 5 ont pour objet de modifier l'article 5 de la loi précitée du 24 février 1995 afin de tenir compte du fait que, suite à l'introduction de la vignette électronique, il n'est plus procédé à l'établissement de vignettes papier. Le nouveau paragraphe 1 de l'article 5 reflète la nouvelle procédure, tandis que le paragraphe 3 concerne le contrôle.

Le Conseil d'Etat constate que le point 4 est redondant par rapport au texte que l'article 5 du protocole entend conférer à l'article 9 de l'accord de 1994. Il estime qu'en vertu de la théorie moniste du droit qui voit dans l'ordre juridique un tout homogène, il est superfétatoire de reprendre dans une norme de droit interne des dispositions auxquelles le Luxembourg est lié sur le plan international. Dès lors le Conseil d'Etat propose les formulations suivantes pour les paragraphes 1 et 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 24 février 1995:

„(1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord.“

„(3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1er.

En cas d'exemption ...“

Les membres de la Commission décident de suivre les propositions du Conseil d'Etat.

Les points 6 et 7 prévoient de sanctionner les infractions aux dispositions de la loi du 24 février 1995 non plus comme contraventions, mais comme délits en remplaçant l'amende de 25 à 500 euros par une amende de 250 à 5.000 euros. Cette innovation est motivée par le fait que les amendes actuellement appliquées ne sont plus dissuasives.

Tout en regrettant que les auteurs du projet de loi n'aient pas établi un tableau comparatif des amendes appliquées dans les autres Etats signataires de l'accord de 1994 en vue d'étayer leur point de vue, le Conseil d'Etat propose de correctionnaliser les peines en relevant le montant minimal de l'amende de 250 euros à 251 euros et en supprimant l'intégralité de l'alinéa 2 de l'article 7 de la loi du 24 février 1995 qui définit l'amende comme amende de police.

S'agissant d'une question d'opportunité et non de légalité, la Commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point, mais de laisser le texte initialement proposé en l'état. En effet, même si l'article 26 du Code pénal dispose que l'amende de police est de 25 à 250 euros, il dispose également qu'une loi spéciale peut prévoir des montants inférieurs à 25 euros ou supérieurs à 250 euros. Le Conseil d'Etat le mentionne d'ailleurs lui-même dans son avis. A ce sujet, il convient de relever qu'il existe d'autres textes légaux que le seul article 7 de la loi du 14 février 1955 invoqué par le Conseil d'Etat, qui prévoient des amendes de police supérieures à 250 euros. Ainsi par exemple, cette même loi du 14 février 1955 dans son article 4bis, paragraphe 6 (500 euros), la loi 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 pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, sous sa forme actuelle (art. 7: 500 euros), la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (art. 24: 500 euros), la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics (art. 8: 500 euros) ou encore la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers (art. 9: 500 euros), pour en rester au domaine routier.

Par ailleurs, une correctionnalisation des peines, telle que proposée par le Conseil d'Etat, aurait comme conséquence d'ajouter encore à la surcharge des tribunaux. Il convient donc de maintenir la classification des infractions comme contraventions (et par conséquent aussi l'avertissement taxé de 250 euros déjà actuellement en place). Le fait de devoir payer immédiatement lorsque l'infraction est constatée, a un grand effet dissuasif. Par contre, une sanction prononcée par un tribunal des mois, voire des années après le constat de l'infraction risque d'encourager les entreprises et chauffeurs de commettre des infractions, alors qu'il sera difficile de faire exécuter les sanctions à l'égard des entreprises et chauffeurs étrangers.

A titre d'information, l'on peut mentionner que la Belgique applique des amendes comprises entre 250 et 4.650 euros et les Pays-Bas des amendes administratives de 246 euros par infraction constatée avec un plafond de 4.920 euros. La nouvelle fourchette d'amendes s'aligne donc aux amendes en place dans les deux autres pays Benelux.

Dans le contexte de l'échange de vues relatif aux sanctions des infractions, la question de la responsabilité partagée entre l'employeur et le chauffeur est également évoquée. De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, cette problématique devrait être clarifiée.

Le point 8 se propose de compléter l'article 8 de la loi de 1995 par un nouvel alinéa à ajouter *in fine* et donnant la possibilité aux agents de contrôle d'immobiliser les véhicules si le chauffeur ne paye ni l'avertissement taxé ni ne règle la somme à consigner.

Au regard de l'observation formulée à l'endroit du point 7, le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la loi de 1995 n'a plus de raison d'être, abstraction faite du droit des fonctionnaires de la police et des douanes d'immobiliser une unité de transport pour compte de laquelle le droit d'usage n'aurait pas été acquitté. Aussi propose-t-il de rédiger comme suit le point 8 de l'article 2:

8. *L'article 8 est remplacé par le texte suivant:*

„Art. 8. Indépendamment de l'action pénale les fonctionnaires relevant du cadre policier de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, s'il est constaté que le droit d'usage prévu à l'article 2, paragraphe 1er, n'a pas été payé et que le véhicule n'en est pas exempté en vertu de l'article 3.“

Etant donné que la commission parlementaire a décidé de laisser les points 6 et 7 en l'état, tel doit également être le cas pour le point 8.

Le point 9 prévoit d'ajouter une annexe à la loi de 1995. L'annexe 0 de la directive modifiée 1999/62/CE est reprise à des fins de transposition et pour compléter la définition proposée pour le nouveau quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2. Le Conseil d'Etat propose de modifier comme suit la phrase introductive:

9. *L'annexe suivante est ajoutée:*

La Commission suit le Conseil d'Etat dans sa proposition.

En ce qui concerne le point 3 de l'annexe, le Conseil d'Etat renvoie aux observations relatives à la terminologie utilisée pour le dénombrement des différents types de véhicules en fonction de leurs

émissions nocives. En effet, ces observations valent au même titre pour ledit point 3. Ici, la commission parlementaire rappelle ses observations énoncées sous l'article 2, point 2, ci-avant.

A la lumière de ce qui précède, l'article 2 du projet de loi se lira comme suit:

Art. 2. *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 pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit:*

1. *A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant:*

„véhicule“, un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.“

2. *Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant:*

„véhicule de la catégorie „EURO 0“ ou encore „NON-EURO“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe.“

3. *A l'article 4, la référence „prévues par la directive 88/77/CEE modifiée“ est supprimée.*

4. *A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante:*

„(1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord.“

5. *Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante:*

„(3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2.“

6. *A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.*

7. *A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.*

8. *L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante:*

„Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner.“

9. *L'annexe suivante est ajoutée:*

„ANNEXE

Limites d'émissions

1. Véhicule „EURO 0“

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules „EURO I“, „EURO II“

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes⁽¹⁾:

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>	<i>Gaz d'échappement m⁻¹</i>
Véhicule „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule „VRE“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3.000 min⁻¹.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

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 pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à 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
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage,
 fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) transposant 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;
- 3) 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 pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

Art. 1er. 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 pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à 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 b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Art. 2. 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 pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit:

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant:
„véhicule“, un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.“
2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant:
„véhicule de la catégorie „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe.“
3. A l'article 4, la référence „prévues par la directive 88/77/CEE modifiée“ est supprimée.
4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante:
„(1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord.“
5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante:
„(3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1.
En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2.“
6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.
7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.
8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante:
„Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner.“
9. L'annexe suivante est ajoutée:

„ANNEXE

Limites d'émissions

1. Véhicule „EURO 0“

<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules „EURO I“, „EURO II“

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>
Véhicule „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes⁽¹⁾:

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>	<i>Gaz d'échappement m⁻¹</i>
Véhicule „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule „VRE“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3.000 min⁻¹.

Luxembourg, le 12 mars 2014

Le Rapporteur,
Gilles BAUM

La Présidente,
Josée LORSCHÉ

