

Les Avis

de la Chambre des Métiers

Publié le 25-10-2018

Eurovignette - projet de loi

Projet de loi :

1. portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
2. modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Avis de la Chambre des Métiers

Résumé structuré

La Chambre des Métiers critique le projet de loi sous avis dans la mesure où il renvoie à un règlement grand-ducal pour définir les véhicules pouvant bénéficier de l'exemption à la taxe que doivent acquitter les véhicules lourds pour l'utilisation des autoroutes alors que la matière fiscale est du domaine de la loi, et que les véhicules exemptés sont clairement déterminés dans la loi.

La Chambre des Métiers regrette par ailleurs qu'aucune affectation précise des recettes de cette taxe « eurovignette » ne soit précisée dans le texte de loi.

* * *

Par sa lettre du 10 septembre 2018, Monsieur le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

1. Considérations générales

Le projet de loi sous avis a pour objet de transposer le protocole du 6 décembre 2017 modifiant 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 (ci-après « accord eurovignette ») afin d'adapter cet accord à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2011/76/CE (ci-après « Directive eurovignette »).

Le protocole de 2017 précité vise de plus à ajuster la répartition des recettes à la suite de la sortie de l'accord eurovignette de la Belgique et de l'Allemagne, et d'introduire des tarifs nouveaux en fonction des normes européennes d'émission des véhicules.

Le projet de loi sous avis propose en conséquence de modifier 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 (ci-après « la loi modifiée du 24 février 1995 »).

Il est accompagné d'un projet de règlement grand-ducal qui fait l'objet d'un avis séparé de la Chambre des Métiers.

Les modifications à la loi modifiée du 24 février 1995 apportées par le projet de loi sous avis sont de quatre sortes :

- ajouter la nouvelle norme européenne d'émission des véhicules « EURO VI » ;
- supprimer l'exonération de certains tronçons d'autoroutes pour l'achat de vignette papier puisque l'achat se fait désormais par Internet ;
- adapter le remboursement des vignettes non-utilisées afin de ne plus limiter le droit au remboursement aux seules vignettes annuelles ;
- modifier l'objet du règlement grand-ducal ayant pour objet de préciser les « modalités d'établissement du certificat d'exemption du droit d'usage », au profit d'un règlement grand-ducal qui « définit les véhicules pouvant bénéficier de cette exemption.»

Si les trois premières modifications listées ci-dessus ne font pas l'objet de remarques particulières, la Chambre des Métiers critique le principe du renvoi par la loi à un règlement grand-ducal pour définir une liste des véhicules exemptés.

2. Observations particulières

La Chambre des Métiers remarque à titre préliminaire que les Etats parties à l'accord eurovignette¹ n'ont pas étendu le droit d'usage aux véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes et supérieur à 3,5 tonnes, ni opté pour un tarif proportionnel aux distances parcourues, mais ont conservé un droit d'usage pour une durée définie, indépendamment des distances parcourues.

Si l'on considère que l'eurovignette s'inscrit dans la politique européenne des transports ayant pour objectif de prendre en compte le coût réel de l'utilisation des autoroutes et routes similaires par les poids lourds, notamment les coûts liés à la pollution atmosphérique, le principe même d'un droit d'usage temporel et non proportionnel aux kilomètres parcourus, n'est pas optimal.

En effet, un droit d'usage temporel ne correspond pas à une répartition équitable des coûts entre les utilisateurs, et il peut inciter le détenteur d'une vignette à circuler le plus possible sur le réseau routier concerné pendant sa durée de validité.

¹ Qui sont à ce jour le Luxembourg, les Pays-Bas, le Danemark et la Suède.

Au-delà des critiques liées au principe même d'un droit d'usage temporel, la Chambre des Métiers critique le renvoi par la loi à un règlement grand-ducal pour lister les véhicules exemptés.

Pour mémoire, la Directive eurovignette a donné la possibilité aux Etats membres d'appliquer des tarifs réduits où des exonérations pour des véhicules « *qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de l'État membre 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 transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission.* »²

Cette exonération a été transposée dans la loi modifiée du 24 février 1995 qui exempte de la taxe les véhicules qui « *sont utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises dans la mesure où leur mise en circulation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions économiques sur le marché des transports.* »³

Il est surprenant que le projet de loi sous avis accorde au pouvoir réglementaire le droit de définir une telle liste, alors que, s'agissant d'une matière fiscale réservée à la loi par la Constitution⁴, le pouvoir réglementaire ne devrait pas avoir de compétence pour définir la qualité d'assujetti à une taxe, mais seulement définir les mesures d'exécution.⁵

La Chambre des Métiers prêche aussi à considérer que ce n'est pas parce que le règlement grand-ducal actuellement en vigueur définit une telle liste que le futur règlement légitimerait cette pratique.

De plus, les critères de l'exemption de la loi modifiée du 24 février 1995 visent clairement les véhicules utilisés exclusivement sur le territoire national, par les entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, et cette utilisation n'entraîne pas de répercussion économique sur le marché du transport.

Il semble en effet évident que toute entreprise artisanale qui utilise un véhicule utilitaire lourd dans le cadre de son activité n'ambitionne pas de concurrencer le marché des transports mais seulement de faire correctement son métier avec un véhicule adapté.

Cette analyse n'est malheureusement pas partagée par l'administration des douanes et accises qui exige pour pouvoir bénéficier de l'exemption, que le véhicule « *ne (soit pas utilisé) pour le transport de marchandises vendues et livrées contre rémunération à une tierce personne.* »⁶

² Directive Eurovignette, article 6 paragraphe 2.

³ Loi modifiée du 24 février 1995, article 3 (1) b).

⁴ Article 99 de la Constitution

⁵ Article 32, paragraphe 3 de la Constitution

⁶ Formulaire de demande d'exemption disponible à ce jour sur le site de l'Administration des Douanes et Accises.

Or cette analyse est reprise dans le projet de règlement grand-ducal joint au projet de loi sous avis, excluant les entreprises artisanales locales de l'exemption dès lors qu'elles transportent du matériel autre que des outils, équipements ou machines.

L'interprétation administrative, non seulement ne repose sur aucune base légale, mais va à l'encontre du sens même de la loi qui inclut dans l'exemption, et de manière évidente, les entreprises locales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises.

Cette interprétation procède d'une distinction entre la nature des objets transportés, en soumettant, d'un côté, le transport de matériaux à cette taxe au motif qu'un tel transport participe à une activité économique de transport de marchandises, et en exemptant, d'un autre côté, le transport exclusif de matériel, car les outils, équipements ou machines ne sont pas facturés à un client, et ne participeraient pas à une telle activité économique de transport de marchandises.

Or cette distinction entre les marchandises qui sont facturées, de celles qui ne le sont pas, est artificielle puisque tout transport destiné à un chantier est répercuté économiquement sur le client par une facturation ou par un amortissement de charges, que ce soit le transport de matières premières, de matériaux, d'outillages ou autre.

La Chambre des Métiers regrette par ailleurs qu'aucune affectation précise des recettes de cette taxe ne soit précisée dans le texte de loi alors que l'objectif affiché par l'eurovignette est de compenser les coûts liés à la pollution générée par l'utilisation intensive des autoroutes par les véhicules utilitaires lourds du secteur du transport.

* * *

La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de loi lui soumis pour avis que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 23 octobre 2018

Pour la Chambre des Métiers


Tom WIRION
Directeur Général


Tom OBERWEIS
Président



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Le Ministre

Luxembourg, le 10 septembre 2018

Monsieur le Président
de la Chambre des métiers
Luxembourg

Personne en charge du dossier
Guy Staus
Tél. : 247-84437

Réf. : TR/GS/gs/2018/let014

Objet : Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Monsieur le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de soumettre à l'avis de votre chambre le projet de loi sous rubrique, qui a été approuvé par le Conseil de gouvernement dans sa séance du 25 juillet 2018.

Je joins en annexe le texte du projet, l'exposé des motifs, le commentaire des articles, le texte du Protocole à approuver ainsi que la fiche financière et la fiche d'évaluation d'impact.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre du Développement durable et des
Infrastructures

François Bausch

Département des transports

4, place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

Tél.: (+352) 247-84400
Fax: (+352) 22 85 68

Adresse postale
L-2938 Luxembourg

e-mail: transports@tr.etat.lu
www.mt.public.lu

Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

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 véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

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 par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit :

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

« - « véhicule de la catégorie « 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. »

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

« Un règlement grand-ducal énumère les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire soumis au droit d'usage énoncé au paragraphe (1). »

3. A l'article 3, paragraphe 2, la dernière phrase est remplacée par la phrase suivante :

« Un règlement grand-ducal définit les véhicules pouvant bénéficier de cette exemption. »

4. A l'article 4, la deuxième phrase est remplacée par la phrase suivante :

« Ce règlement détermine également les conditions et modalités du remboursement du droit d'usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté. »

5. A l'annexe il est ajouté *in fine* un tableau libellé comme suit :

« 4. Véhicules « EURO VI »

Valeurs limites

	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masse de particules (mg/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)
WHSC (CI) ⁽¹⁾	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI) ⁽²⁾	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI) ⁽²⁾	4000		160	500	460	10	10	⁽²⁾ 6,0 x 10 ¹¹

Note :

PI = allumage commandé.

CI = allumage par compression.

- ⁽¹⁾ Cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial
- ⁽²⁾ Cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial
- ⁽³⁾ Le niveau admissible de la composante NO₂ dans la valeur limite des NO_x peut être déterminé à un stade ultérieur.

»

Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;**
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.**

I. Exposé des motifs

Le présent avant-projet de loi 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 véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ainsi qu'une 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. Ce protocole rend également nécessaire la rédaction d'un nouveau règlement grand-ducal qui remplacera le règlement grand-ducal du 23 mars 2001 fixant les montants du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds.

La loi du 24 février 1995 porte approbation et application de l'Accord entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas 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. Ce droit d'usage porte le nom « Eurovignette ».

La Suède a rejoint le système de l'Eurovignette en 1998.

En 2003, l'Allemagne a renoncé à la perception de l'Eurovignette afin d'introduire la « LKW-Maut » et en mars 2017, elle a dénoncé l'Accord avec effet au 1^{er} janvier 2018. Depuis cette date, l'Allemagne n'est donc plus signataire de l'Accord « Eurovignette ».

Le 1^{er} avril 2016, la Belgique a également introduit un système de péage basé sur la distance parcourue et a en conséquence renoncé à la perception de l'Eurovignette, tout en restant signataire de l'Accord.

Il s'en suit qu'actuellement encore quatre pays (Luxembourg, Pays-Bas, Danemark et Suède) perçoivent le droit d'usage Eurovignette.

L'Eurovignette est obligatoire pour toutes les voies faisant partie du réseau transeuropéen et pour tous les véhicules d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.

Le protocole du 6 décembre 2017 vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette à la situation de 2017, c'est-à-dire juridiquement à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2011/76/CE. A noter toutefois que la transposition de la directive

2011/76/UE en droit national a déjà été faite lors de la dernière modification de la loi modifiée du 24 février 1995 en 2014 (loi du 2 avril 2014).

Le protocole tient en outre compte du fait que l'Allemagne a définitivement quitté l'Accord Eurovignette et que la Belgique a renoncé à la perception du droit d'usage Eurovignette.

Ainsi, la répartition des recettes, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de la Belgique du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Finalement, afin de tenir compte de l'évolution technologique, la norme EURO VI est reprise dans le texte et de nouveaux tarifs pour toutes les catégories de véhicules sont introduits afin de respecter davantage le principe du pollueur-payeur.

Sur ce point, l'Accord prend de l'avance sur la directive 1999/62/EC telle que modifiée, qui ne reprend pas encore la norme EURO VI, mais qui mentionne au point 4 de l'annexe 0 « De futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE et ses modifications ultérieures peuvent être envisagées. »

L'introduction des nouveaux tarifs se fait en deux temps afin de permettre au secteur concerné de mieux s'adapter aux changements projetés. Ainsi, dans une première étape, les véhicules de la norme EURO V, largement représentés dans les parcs de véhicules national et international, payent le même tarif le plus bas que les véhicules EURO VI.

Dans une deuxième étape, le tarif EURO V sera adapté vers le haut pour se situer entre les tarifs EURO IV et EURO VI.

II. Commentaire des articles

Ad 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 véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

Ad article 2

Cet article modifie 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 pour l'adapter au protocole du 6 décembre 2017, pour autant que nécessaire.

En effet, la directive 2011/76/UE a déjà été transposée dans la loi modifiée du 24 février 1995 par la loi du 2 avril 2014, alors que l'Accord n'est adapté à cette directive que par le protocole de 2017.

Ad point 1

Afin de tenir compte de l'évolution technologique ainsi que des standards introduits au niveau européen que doivent respecter les véhicules neufs, la norme EURO VI est ajoutée à l'énumération.

Ad point 2

La phrase à remplacer visait à exonérer du droit d'usage certains tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas le droit d'usage visé par l'Accord, et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau dont l'utilisation n'est pas subordonnée au paiement du droit d'usage. La raison en était de donner aux transporteurs la possibilité d'acheter une vignette papier.

Etant donné qu'en 2008 la vignette papier a été remplacée par l'Eurovignette électronique ou virtuelle (e-vignette), dont l'achat se fait par Internet, 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. Dès lors, cette disposition est devenue obsolète.

Afin de définir clairement les parties du réseau routier national soumises au droit d'usage, un règlement grand-ducal énumérera les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire concernés par la présente loi.

Ad point 3

La phrase à remplacer était mal formulée, alors qu'il s'agit plutôt de définir les véhicules qui peuvent bénéficier de l'exemption prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b).

Quant aux modalités de délivrance, elles sont en fait déjà précisées dans la loi même, en l'occurrence à l'article 5, paragraphe 2 (attestation mentionnant le numéro d'immatriculation du véhicule et la période d'exemption), et à l'article 6, alinéa 1^{er} (délivrance par l'Administration des douanes et accises).

Ad point 4

Les Pays Bas et la Suède ne limitent plus le remboursement aux droits d'usage annuels payés et appliquent déjà aujourd'hui un remboursement pour l'ensemble des jours de validité restants depuis le jour après la réception de la demande ou celui après l'évènement donnant droit au remboursement (par exemple désimmatriculation du véhicule) et le jour final de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté. Le Danemark et le Luxembourg veulent également appliquer ce système de remboursement afin d'avoir un même système de remboursement dans tous les pays membres du système Eurovignette.

Ad point 5

Suite à la reprise de la norme EURO VI dans le texte de la loi, les limites d'émission EURO VI tels que prévues par le règlement n° 595/2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le

règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE sont ajoutées à l'annexe de la loi.

PROTOKOL

om ændring af aftalen af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU af 27. september 2011 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

PROTOKOLL

zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

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 véhicules utilitaires lourds conformément à 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

PROTOCOL

tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens overeenkomstig Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

PROTOKOLL

om ändring av avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift på tunga fordon som använder vissa vägar för att tillämpa Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

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 véhicules utilitaires lourds conformément à 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

Les Gouvernements du Royaume de Belgique, 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 véhicules utilitaires lourds, tel que modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'accord précité, 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 introduire un système de « paperless vignette », ci-après dénommé « l'Accord » ;

Vu l'adoption de 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, ci-après dénommée « la Directive » ;

Vu la note diplomatique notifiée le 25 juin 2015 par le Royaume de Belgique concernant la décision de renoncer à la perception du droit d'usage commun sur le territoire belge et les notes diplomatiques concernant la répartition du produit que les Gouvernements du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède ont soumises à la Commission européenne respectivement les 30 mars 2016, 16 février 2016, 24 février 2016 et 15 décembre 2015 ;

Vu la note diplomatique de la République fédérale d'Allemagne du 27 mars 2017 concernant la dénonciation de l'Accord qui prend effet au 1^{er} janvier 2018, par laquelle la République fédérale d'Allemagne ne sera plus partie signataire de l'Accord à partir du 1^{er} janvier 2018 ;

Considérant que l'intention du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède est d'appliquer les taux maximaux fixés à l'Annexe II de la Directive avec des dispositions particulières pour EURO V et EURO VI ;

sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Au premier considérant du préambule de l'Accord, les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 » sont remplacés par les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 ».

Article 2

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

1. Au premier paragraphe, les mots « telle que modifiée par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 » sont remplacés par les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 ».
2. Le deuxième paragraphe est remplacé par le texte suivant :
« 2. Aux fins du présent Accord, on entend par :

« territoires des parties contractantes » : les territoires européens respectifs du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède ;

« véhicule » : un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, conformément à l'article 2, alinéa d), et à l'article 7, paragraphe 5, de la Directive tel que modifiée par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011. ».

Article 3

A l'article 3, paragraphe 1), de l'Accord, les mots « article 7, paragraphe 2, point a) » sont remplacés par les mots « article 7, paragraphe 5 ».

Article 4

Aux articles 4, 6, 11 et 14 de l'Accord, les mots « Commission des Communautés européennes » sont chaque fois remplacés par les mots « Commission européenne ».

Article 5

A l'article 8 de l'Accord, les paragraphes 1) à 4) sont remplacés par le texte suivant :

« 1) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
 - a. NON-EURO 1407 euros
 - b. EURO I 1223 euros
 - c. EURO II 1065 euros
 - d. EURO III 926 euros
 - e. EURO IV 842 euros
 - f. EURO V ou moins polluants 750 euros

2. à quatre essieux ou plus :
- | | |
|------------------------------|------------|
| a. NON-EURO | 2359 euros |
| b. EURO I | 2042 euros |
| c. EURO II | 1776 euros |
| d. EURO III | 1543 euros |
| e. EURO IV | 1404 euros |
| f. EURO V ou moins polluants | 1250 euros |

A partir du 1^{er} janvier 2020, le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
- | | |
|-------------------------------|------------|
| a. NON-EURO | 1407 euros |
| b. EURO I | 1223 euros |
| c. EURO II | 1065 euros |
| d. EURO III | 926 euros |
| e. EURO IV | 842 euros |
| f. EURO V | 796 euros |
| g. EURO VI ou moins polluants | 750 euros |

2. à quatre essieux ou plus :
- | | |
|-------------------------------|------------|
| a. NON-EURO | 2359 euros |
| b. EURO I | 2042 euros |
| c. EURO II | 1776 euros |
| d. EURO III | 1543 euros |
| e. EURO IV | 1404 euros |
| f. EURO V | 1327 euros |
| g. EURO VI ou moins polluants | 1250 euros |

2) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :

a. NON-EURO	140 euros
b. EURO I	122 euros
c. EURO II	106 euros
d. EURO III	92 euros
e. EURO IV	84 euros
f. EURO V ou moins polluants	75 euros

2. à quatre essieux ou plus :

a. NON-EURO	235 euros
b. EURO I	204 euros
c. EURO II	177 euros
d. EURO III	154 euros
e. EURO IV	140 euros
f. EURO V ou moins polluants	125 euros

A partir du 1^{er} janvier 2020, le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :

a. NON-EURO	140 euros
b. EURO I	122 euros
c. EURO II	106 euros
d. EURO III	92 euros
e. EURO IV	84 euros
f. EURO V	79 euros
g. EURO VI ou moins polluants	75 euros

2. à quatre essieux ou plus :

a. NON-EURO	235 euros
b. EURO I	204 euros
c. EURO II	177 euros
d. EURO III	154 euros
e. EURO IV	140 euros
f. EURO V	132 euros
g. EURO VI ou moins polluants	125 euros

3) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :

a.	NON-EURO	37 euros
b.	EURO I	32 euros
c.	EURO II	28 euros
d.	EURO III	24 euros
e.	EURO IV	22 euros
f.	EURO V ou moins polluants	20 euros

2. à quatre essieux ou plus :

a.	NON-EURO	62 euros
b.	EURO I	54 euros
c.	EURO II	47 euros
d.	EURO III	41 euros
e.	EURO IV	37 euros
f.	EURO V ou moins polluants	33 euros

A partir du 1^{er} janvier 2020, le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :

a.	NON-EURO	37 euros
b.	EURO I	32 euros
c.	EURO II	28 euros
d.	EURO III	24 euros
e.	EURO IV	22 euros
f.	EURO V	21 euros
g.	EURO VI ou moins polluants	20 euros

2. à quatre essieux ou plus :
- | | |
|-------------------------------|----------|
| a. NON-EURO | 62 euros |
| b. EURO I | 54 euros |
| c. EURO II | 47 euros |
| d. EURO III | 41 euros |
| e. EURO IV | 37 euros |
| f. EURO V | 35 euros |
| g. EURO VI ou moins polluants | 33 euros |

- 4) Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, est fixé à 12 euros pour toutes les catégories de véhicules. ».

Article 6

L'article 13, paragraphe 3, alinéa trois, de l'Accord, est remplacé par le texte suivant :

« Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes :

- Le Royaume du Danemark obtient 20,456 % de ce produit ;
- Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 5,226 % de ce produit ;
- Le Royaume des Pays-Bas obtient 45,989 % de ce produit ;
- Le Royaume de Suède obtient 28,329% de ce produit. ».

Article 7

A l'article 15 de l'Accord, les mots « Cour de justice des Communautés européennes, conformément à l'article 182 du Traité instituant la Communauté européenne » sont remplacés par les mots « Cour de justice de l'Union européenne, conformément à l'article 273 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ».

Article 8

A l'article 20 de l'Accord, le millésime « 2019 » est remplacé par le millésime « 2029 ».

Article 9


1. Etant donné que le Royaume de Belgique renonce au prélèvement du droit d'usage commun conformément à l'article 17 de l'Accord, la signature du Gouvernement belge ne s'appliquera plus aux dispositions directement relatives au droit d'usage commun proprement dit.
2. La signature du Royaume de Belgique ne s'applique pas à l'article 5.

Article 10

1. A l'exception de l'article 5, le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit au Secrétariat général du Conseil par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.
2. Le dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe 1^{er} et les informe de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.
3. L'article 5 entre en vigueur le 1^{er} janvier ou le 1^{er} juillet, selon la première date qui se présente à l'expiration d'un délai de deux mois au moins suivant l'entrée en vigueur du présent Protocole, et au plus tôt le 1^{er} juillet 2018. Les taux prévus à l'article 5 ne s'appliquent pas de manière rétroactive.

Fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 en langues danoise, néerlandaise, allemande, française et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original qui sera déposé aux archives du Secrétariat général du Conseil ; le Secrétariat général transmet à chacune des Parties à l'Accord une copie certifiée conforme.

Voor de Regering van het Koninkrijk België
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique
Für die Regierung des Königreichs Belgien



For regering i Kongeriget Danmark



Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg



Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden



För Konungariket Sveriges regering



Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.

Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.

De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.

Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Bruxelles, den
Brüssel, den
Bruxelles, le
Brussel,
Bryssel den

11 -12- 2017

For Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union
Für das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union
Pour le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne
Voor het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie
För generalsekretariatet för Europeiska unionens råd



Bureau des Traités et Accords
Treaties and Agreements Office

Fiche financière

concernant

- **le projet de loi**
 - 1) **portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;**
 - 2) **modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;**

- **le projet de règlement grand-ducal fixant les montants du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds et modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

Suite à la signature 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 véhicules utilitaires lourds à Bruxelles en date du 6 décembre 2017 qui prévoit deux modifications des tarifs dont la première devrait être effective au 1^{er} juillet 2019 et la deuxième au 1^{er} janvier 2020, une répercussion sur les recettes budgétaires en matière de l'Eurovignette devrait intervenir.

Les recettes provenant de l'Eurovignette pour le Grand-Duché du Luxembourg s'élevaient à 11,8 millions d'euros pour l'année 2016, 11,2 millions d'euros pour l'année 2015, 11,4 millions d'euros pour l'année 2014 et 11,6 millions pour l'année 2013.

En 2017, les recettes sont passées à 13,2 millions d'euros, ce qui est dû à la sortie de la Belgique du système Eurovignette en date du 1^{er} avril 2016.

Les recettes en matière d'Eurovignette proviennent une fois des vignettes achetées pour des véhicules immatriculés au Luxembourg (recettes revenant au Luxembourg) et d'autre part des vignettes achetées pour des véhicules immatriculés dans des pays non membres du système Eurovignette et dont les recettes sont partagées dans un « pool » entre les pays-membres de Eurovignette selon une clé de répartition par pourcentage qui est passé de 3,14 % à 5,226 % après la sortie de la Belgique, ce qui a eu comme conséquence une augmentation des recettes en la matière. De plus, les véhicules belges font maintenant partie des véhicules provenant des pays non membres du système Eurovignette.

La modification des tarifs prévus pour le 1^{er} juillet 2019, prévoit une augmentation du tarif journalier et des tarifs hebdomadaires, mensuels et annuels pour les véhicules des normes EURO 0 à EURO IV, les véhicules EURO V n'étant pas touché par cette première

modification, de sorte que les deux recettes précités (provenant des véhicules immatriculés au Luxembourg et du pool) vont augmenter.

Au niveau des véhicules immatriculés au Luxembourg, on peut estimer d'avoir une augmentation de plus ou moins 200.000 € pour la période du 1^{er} juillet 2019 au 31 décembre 2019. L'augmentation des recettes budgétaires en provenance de ces véhicules n'est pas significative, alors que le Luxembourg dispose d'une flotte de véhicules assez nouvelle et il n'y a pas d'augmentation des tarifs pour les véhicules EURO V et moins polluant.

Concernant les recettes du « pool » une estimation d'augmentation des recettes à raison de plus ou moins 550.000 € est à prévoir pour la période du 1^{er} juillet 2019 au 31 décembre 2019. Notamment l'augmentation du tarif journalier de 8 à 12 € a une grande répercussion dans l'évolution des recettes qui sont générées dans le pool, beaucoup de transporteurs étrangers achetant surtout des vignettes journalières.

A partir du 1^{er} janvier 2020 la deuxième modification (augmentation des tarifs pour les véhicules EURO V) n'aura guère beaucoup de répercussion sur les estimations en matière de recettes. Pour les recettes provenant des véhicules immatriculés au Luxembourg, on peut supposer qu'une recette supplémentaire de 100.000 € pourra être réalisée et que pour les recettes en provenance du « pool », on peut s'attendre également à une augmentation supplémentaire du même d'ordre de grandeur.

L'estimation pour les recettes en 2019 et 2020 est la suivante :

	Recettes (estimation)
2019	13.950.000 €
2020	14.900.000 €

Les changements en matière de remboursement n'auront quant à eux une incidence négligeable au niveau des estimations des recettes dans les années à venir.



Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

Intitulé du projet: Projet de loi

1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Ministère initiateur: Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Auteur(s) : Guy Staus/Alain Disiviscour/Sandra Denis

Tél : 247-84437

Courriel : guy.staus@tr.etat.lu

Objectif(s) du projet : ratification d'un protocole, introduction d'une nouvelle structure tarifaire

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)s : Ministère des Finances, Administration des Douanes et Accises, Ministère des Affaires étrangères

Date : 18 juillet 2018

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle/lesquelles :

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales :
- Citoyens :
- Administrations :

Oui Non

Oui Non

Oui Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ?

(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Oui Non N.a.¹

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui Non

Oui Non

Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration

Oui Non

¹ N.a. : non applicable.

existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Remarques/Observations : **Un nouveau régime de remboursement est mis en place, plus favorable pour l'utilisateur.**

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
fiche financière.
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

cf. structure tarifaire et

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Sinon, pourquoi ? Oui Non N.a.

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b. amélioration de la qualité règlementaire ? Oui Non

Remarques/Observations : **Certains renvois à des RGD n'étaient pas formulés de manière adéquate.**

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.

13. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi : **Le droit d'usage s'applique à des véhicules, non pas à des personnes.**

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation ⁵? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers ⁶? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Version coordonnée

Loi du 24 février 1995 (modifiée) 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. 1^{er}. Est approuvé l'Accord entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas 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, appelé ci-après l'Accord.

Art. 2. (1) L'utilisation par un véhicule d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1^{er} et 8 de l'Accord.

(2) On entend par:

- «autoroute», les voies publiques qui répondent aux critères de la définition afférente 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;
- «route de caractère similaire à une autoroute», les voies publiques signalées par le signal E17 «routes pour automobiles» prévu par la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975;
- «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.;
- ~~«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.~~
- «véhicule de la catégorie «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.

~~(3) Sont exonérées du droit d'usage les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas de droit d'usage visé par l'Accord, et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau dont l'utilisation n'est pas subordonnée au paiement du droit d'usage. Un règlement grand-ducal énumérera ces tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire.~~

(3) Un règlement grand-ducal énumère les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire soumis au droit d'usage énoncé au paragraphe (1).

(4) Les véhicules qui effectuent un transport combiné sont partiellement exemptés du droit d'usage visé au paragraphe (1), sans que cette exemption ne puisse être inférieure à 3 euros par trajet, ni dépasser le droit d'usage payé. Les montants et les modalités de perception en question sont fixés par règlement grand-ducal.

Art. 3. (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, de la protection civile, des services d'incendie, ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels;
- b) les véhicules qui sont utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, dans la mesure où leur mise en circulation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions économiques sur le marché des transports.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) sous b) doivent être munis d'un certificat attestant leur exemption du droit d'usage. ~~Les modalités d'établissement de ce certificat sont arrêtées par règlement grand-ducal. Un règlement grand-ducal définit les véhicules pouvant bénéficier de cette exemption.~~

Art. 4. Un règlement grand-ducal fixe les montants et les modalités du droit d'usage en fonction des normes Euro et le nombre d'essieux des véhicules. ~~Ce règlement détermine également le montant du remboursement partiel du taux annuel en cas de restitution de l'attestation ainsi que les conditions et modalités du remboursement. Ce règlement détermine également les conditions et modalités du remboursement du droit d'usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté.~~

Art. 5. (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.

(2) L'exemption du droit est certifiée par la délivrance au bénéficiaire d'une attestation mentionnant le numéro d'immatriculation du véhicule et la période d'exemption.

(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.

Art. 6. L'administration des douanes et des accises est compétente pour la fixation, la perception et le remboursement du droit d'usage et pour la délivrance des certificats de paiement et d'exemption.

L'article 1^{er}, sous B, de la loi du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises est complété par un point 3bis libellé comme suit: « Droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds. – Fixation, perception et remboursement du droit d'usage et délivrance des certificats de paiement et d'exemption. »

Art. 7. Les infractions aux dispositions de l'article 5 de la présente loi ainsi qu'aux dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution desdites prescriptions légales sont passibles d'une amende de 250 à 5.000 euros.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

Les officiers de la police judiciaire, les membres de la Police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8. Les dispositions des articles 15 et 16 modifiés de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont applicables en cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 de la présente loi.

La compétence de décerner des avertissements taxés, attribuée aux fonctionnaires énumérés à l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, ou de prélever une somme à consigner selon les modalités de l'article 16 de cette loi, est étendue aux agents de l'administration des douanes et des accises habilités à cet effet par le directeur de cette administration pour les besoins de l'application des dispositions du présent article.

Le montant de la taxe et de la somme à consigner ainsi que les modalités d'application du présent article sont déterminés par règlement grand-ducal.

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.

Art. 9. (1) La loi du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes et des droits et cotisations y assimilés est modifiée comme suit:

– Au paragraphe (1) de l'article 3, les termes, « du droit d'usage pour l'utilisation du réseau routier par des véhicules utilitaires lourds », sont intercalés après ceux de « des taxes sur les véhicules à moteur mécanique ».

– A l'article 11, il est ajouté un point 3bis de la teneur suivante: « le droit d'usage pour l'utilisation du réseau routier par des véhicules utilitaires lourds ».

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⁾ :

	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	Gaz d'échappement m ⁻¹
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 3000 min⁻¹.

4. Véhicules «EURO VI»

Valeurs limites

	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masse de particules (mg/kWh)	Nombre de particules (#/kWh)
<u>WHSC (CI)</u> ⁽¹⁾	<u>1500</u>	<u>130</u>			<u>400</u>	<u>10</u>	<u>10</u>	<u>8,0 x 10¹¹</u>
<u>WHTC (CI)</u> ⁽²⁾	<u>4000</u>	<u>160</u>			<u>460</u>	<u>10</u>	<u>10</u>	<u>6,0 x 10¹¹</u>
<u>WHTC (PI)</u> ⁽²⁾	<u>4000</u>		<u>160</u>	<u>500</u>	<u>460</u>	<u>10</u>	<u>10</u>	<u>(²)6,0 x 10¹¹</u>

Note :

PI = allumage commandé.

CI = allumage par compression.

⁽¹⁾ Cycle de conduite stabilisé harmonisé au niveau mondial

⁽²⁾ Cycle de conduite transitoire harmonisé au niveau mondial

⁽³⁾ Le niveau admissible de la composante NO₂ dans la valeur limite des NO_x peut être déterminé à un stade ultérieur.

Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;**
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.**

I. Exposé des motifs

Le présent avant-projet de loi 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 véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ainsi qu'une 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. Ce protocole rend également nécessaire la rédaction d'un nouveau règlement grand-ducal qui remplacera le règlement grand-ducal du 23 mars 2001 fixant les montants du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds.

La loi du 24 février 1995 porte approbation et application de l'Accord entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas 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. Ce droit d'usage porte le nom « Eurovignette ».

La Suède a rejoint le système de l'Eurovignette en 1998.

En 2003, l'Allemagne a renoncé à la perception de l'Eurovignette afin d'introduire la « LKW-Maut » et en mars 2017, elle a dénoncé l'Accord avec effet au 1^{er} janvier 2018. Depuis cette date, l'Allemagne n'est donc plus signataire de l'Accord « Eurovignette ».

Le 1^{er} avril 2016, la Belgique a également introduit un système de péage basé sur la distance parcourue et a en conséquence renoncé à la perception de l'Eurovignette, tout en restant signataire de l'Accord.

Il s'en suit qu'actuellement encore quatre pays (Luxembourg, Pays-Bas, Danemark et Suède) perçoivent le droit d'usage Eurovignette.

L'Eurovignette est obligatoire pour toutes les voies faisant partie du réseau transeuropéen et pour tous les véhicules d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.

Le protocole du 6 décembre 2017 vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette à la situation de 2017, c'est-à-dire juridiquement à la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2011/76/CE. A noter toutefois que la transposition de la

directive 2011/76/UE en droit national a déjà été faite lors de la dernière modification de la loi modifiée du 24 février 1995 en 2014 (loi du 2 avril 2014).

Le protocole tient en outre compte du fait que l'Allemagne a définitivement quitté l'Accord Eurovignette et que la Belgique a renoncé à la perception du droit d'usage Eurovignette.

Ainsi, la répartition des recettes, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de la Belgique du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Finalement, afin de tenir compte de l'évolution technologique, la norme EURO VI est reprise dans le texte et de nouveaux tarifs pour toutes les catégories de véhicules sont introduits afin de respecter davantage le principe du pollueur-payeur.

Sur ce point, l'Accord prend de l'avance sur la directive 1999/62/EC telle que modifiée, qui ne reprend pas encore la norme EURO VI, mais qui mentionne au point 4 de l'annexe 0 « De futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE et ses modifications ultérieures peuvent être envisagées. »

L'introduction des nouveaux tarifs se fait en deux temps afin de permettre au secteur concerné de mieux s'adapter aux changements projetés. Ainsi, dans une première étape, les véhicules de la norme EURO V, largement représentés dans les parcs de véhicules national et international, payent le même tarif le plus bas que les véhicules EURO VI.

Dans une deuxième étape, le tarif EURO V sera adapté vers le haut pour se situer entre les tarifs EURO IV et EURO VI.

II. Commentaire des articles

Ad 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 véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017.

Ad article 2

Cet article modifie 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 pour l'adapter au protocole du 6 décembre 2017, pour autant que nécessaire.

En effet, la directive 2011/76/UE a déjà été transposée dans la loi modifiée du 24 février 1995 par la loi du 2 avril 2014, alors que l'Accord n'est adapté à cette directive que par le protocole de 2017.

Ad point 1

Afin de tenir compte de l'évolution technologique ainsi que des standards introduits au niveau européen que doivent respecter les véhicules neufs, la norme EURO VI est ajoutée à l'énumération.

Ad point 2

La phrase à remplacer visait à exonérer du droit d'usage certains tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas le droit d'usage visé par l'Accord, et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau dont l'utilisation n'est pas subordonnée au paiement du droit d'usage. La raison en était de donner aux transporteurs la possibilité d'acheter une vignette papier.

Etant donné qu'en 2008 la vignette papier a été remplacée par l'Eurovignette électronique ou virtuelle (e-vignette), dont l'achat se fait par Internet, 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. Dès lors, cette disposition est devenue obsolète.

Afin de définir clairement les parties du réseau routier national soumises au droit d'usage, un règlement grand-ducal énumérera les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire concernés par la présente loi.

Ad point 3

La phrase à remplacer était mal formulée, alors qu'il s'agit plutôt de définir les véhicules qui peuvent bénéficier de l'exemption prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b).

Quant aux modalités de délivrance, elles sont en fait déjà précisées dans la loi même, en l'occurrence à l'article 5, paragraphe 2 (attestation mentionnant le numéro d'immatriculation du véhicule et la période d'exemption), et à l'article 6, alinéa 1^{er} (délivrance par l'Administration des douanes et accises).

Ad point 4

Les Pays Bas et la Suède ne limitent plus le remboursement aux droits d'usage annuels payés et appliquent déjà aujourd'hui un remboursement pour l'ensemble des jours de validité restants depuis le jour après la réception de la demande ou celui après l'évènement donnant droit au remboursement (par exemple désimmatriculation du véhicule) et le jour final de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté. Le Danemark et le Luxembourg veulent également appliquer ce système de remboursement afin d'avoir un même système de remboursement dans tous les pays membres du système Eurovignette.

Ad point 5

Suite à la reprise de la norme EURO VI dans le texte de la loi, les limites d'émission EURO VI tels que prévues par le règlement n° 595/2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds

(Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE sont ajoutées à l'annexe de la loi.



Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

Intitulé du projet: Projet de loi

1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;
modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Ministère initiateur: Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Auteur(s) : Guy Staus/Alain Disiviscour/Sandra Denis

Tél : 247-84437

Courriel : guy.staus@tr.etat.lu

Objectif(s) du projet : ratification d'un protocole, introduction d'une nouvelle structure tarifaire

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)s : Ministère des Finances, Administration des Douanes et Accises, Ministère des Affaires étrangères

Date : 18 juillet 2018

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle/lesquelles :

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales :
- Citoyens :
- Administrations :

Oui Non

Oui Non

Oui Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ?
(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Oui Non N.a.¹

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui Non

Oui Non

Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration

Oui Non

¹ N.a. : non applicable.

existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Remarques/Observations : **Un nouveau régime de remboursement est mis en place, plus favorable pour l'utilisateur.**

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
fiche financière.
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

cf. structure tarifaire et

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Sinon, pourquoi ? Oui Non N.a.

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b. amélioration de la qualité règlementaire ? Oui Non

Remarques/Observations : **Certains renvois à des RGD n'étaient pas formulés de manière adéquate.**

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.

13. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi : **Le droit d'usage s'applique à des véhicules, non pas à des personnes.**

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation ⁵? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers ⁶? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Fiche financière

concernant

- **le projet de loi**
 - 1) **portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 ;**
 - 2) **modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;**

- **le projet de règlement grand-ducal fixant les montants du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds et modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

Suite à la signature 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 véhicules utilitaires lourds à Bruxelles en date du 6 décembre 2017 qui prévoit deux modifications des tarifs dont la première devrait être effective au 1^{er} juillet 2019 et la deuxième au 1^{er} janvier 2020, une répercussion sur les recettes budgétaires en matière de l'Eurovignette devrait intervenir.

Les recettes provenant de l'Eurovignette pour le Grand-Duché du Luxembourg s'élevaient à 11,8 millions d'euros pour l'année 2016, 11,2 millions d'euros pour l'année 2015, 11,4 millions d'euros pour l'année 2014 et 11,6 millions pour l'année 2013.

En 2017, les recettes sont passées à 13,2 millions d'euros, ce qui est dû à la sortie de la Belgique du système Eurovignette en date du 1^{er} avril 2016.

Les recettes en matière d'Eurovignette proviennent une fois des vignettes achetées pour des véhicules immatriculés au Luxembourg (recettes revenant au Luxembourg) et d'autre part des vignettes achetées pour des véhicules immatriculés dans des pays non membres du système Eurovignette et dont les recettes sont partagées dans un « pool » entre les pays-membres de Eurovignette selon une clé de répartition par pourcentage qui est passé de 3,14 % à 5,226 % après la sortie de la Belgique, ce qui a eu comme conséquence une augmentation des recettes en la matière. De plus, les véhicules belges font maintenant partie des véhicules provenant des pays non membres du système Eurovignette.

La modification des tarifs prévus pour le 1^{er} juillet 2019, prévoit une augmentation du tarif journalier et des tarifs hebdomadaires, mensuels et annuels pour les véhicules des normes EURO 0 à EURO IV, les véhicules EURO V n'étant pas touché par cette première

modification, de sorte que les deux recettes précités (provenant des véhicules immatriculés au Luxembourg et du pool) vont augmenter.

Au niveau des véhicules immatriculés au Luxembourg, on peut estimer d'avoir une augmentation de plus ou moins 200.000 € pour la période du 1^{er} juillet 2019 au 31 décembre 2019. L'augmentation des recettes budgétaires en provenance de ces véhicules n'est pas significative, alors que le Luxembourg dispose d'une flotte de véhicules assez nouvelle et il n'y a pas d'augmentation des tarifs pour les véhicules EURO V et moins polluant.

Concernant les recettes du « pool » une estimation d'augmentation des recettes à raison de plus ou moins 550.000 € est à prévoir pour la période du 1^{er} juillet 2019 au 31 décembre 2019. Notamment l'augmentation du tarif journalier de 8 à 12 € a une grande répercussion dans l'évolution des recettes qui sont générées dans le pool, beaucoup de transporteurs étrangers achetant surtout des vignettes journalières.

A partir du 1^{er} janvier 2020 la deuxième modification (augmentation des tarifs pour les véhicules EURO V) n'aura guère beaucoup de répercussion sur les estimations en matière de recettes. Pour les recettes provenant des véhicules immatriculés au Luxembourg, on peut supposer qu'une recette supplémentaire de 100.000 € pourra être réalisée et que pour les recettes en provenance du « pool », on peut s'attendre également à une augmentation supplémentaire du même d'ordre de grandeur.

L'estimation pour les recettes en 2019 et 2020 est la suivante :

	Recettes (estimation)
2019	13.950.000 €
2020	14.900.000 €

Les changements en matière de remboursement n'auront quant à eux une incidence négligeable au niveau des estimations des recettes dans les années à venir.

PROTOKOL

om ændring af aftalen af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/76/EU af 27. september 2011 om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer

PROTOKOLL

zur Änderung des Übereinkommens vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

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 véhicules utilitaires lourds conformément à 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

PROTOCOL

tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens overeenkomstig Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen

PROTOKOLL

om ändring av avtalet av den 9 februari 1994 om uttag av en avgift på tunga fordon som använder vissa vägar för att tillämpa Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/76/EU av den 27 september 2011 om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer

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 véhicules utilitaires lourds conformément à 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

Les Gouvernements du Royaume de Belgique, 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 véhicules utilitaires lourds, tel que modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'accord précité, 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 introduire un système de « paperless vignette », ci-après dénommé « l'Accord » ;

Vu l'adoption de 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, ci-après dénommée « la Directive » ;

Vu la note diplomatique notifiée le 25 juin 2015 par le Royaume de Belgique concernant la décision de renoncer à la perception du droit d'usage commun sur le territoire belge et les notes diplomatiques concernant la répartition du produit que les Gouvernements du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède ont soumises à la Commission européenne respectivement les 30 mars 2016, 16 février 2016, 24 février 2016 et 15 décembre 2015 ;

Vu la note diplomatique de la République fédérale d'Allemagne du 27 mars 2017 concernant la dénonciation de l'Accord qui prend effet au 1^{er} janvier 2018, par laquelle la République fédérale d'Allemagne ne sera plus partie signataire de l'Accord à partir du 1^{er} janvier 2018 ;

Considérant que l'intention du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède est d'appliquer les taux maximaux fixés à l'Annexe II de la Directive avec des dispositions particulières pour EURO V et EURO VI ;

sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Au premier considérant du préambule de l'Accord, les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 » sont remplacés par les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 ».

Article 2

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

1. Au premier paragraphe, les mots « telle que modifiée par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 » sont remplacés par les mots « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 ».
2. Le deuxième paragraphe est remplacé par le texte suivant :
« 2. Aux fins du présent Accord, on entend par :

« territoires des parties contractantes » : les territoires européens respectifs du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède ;

« véhicule » : un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, conformément à l'article 2, alinéa d), et à l'article 7, paragraphe 5, de la Directive tel que modifiée par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011. ».

Article 3

A l'article 3, paragraphe 1), de l'Accord, les mots « article 7, paragraphe 2, point a) » sont remplacés par les mots « article 7, paragraphe 5 ».

Article 4

Aux articles 4, 6, 11 et 14 de l'Accord, les mots « Commission des Communautés européennes » sont chaque fois remplacés par les mots « Commission européenne ».

Article 5

A l'article 8 de l'Accord, les paragraphes 1) à 4) sont remplacés par le texte suivant :

« 1) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
 - a. NON-EURO 1407 euros
 - b. EURO I 1223 euros
 - c. EURO II 1065 euros
 - d. EURO III 926 euros
 - e. EURO IV 842 euros
 - f. EURO V ou moins polluants 750 euros

2. à quatre essieux ou plus :
- a. NON-EURO 2359 euros
 - b. EURO I 2042 euros
 - c. EURO II 1776 euros
 - d. EURO III 1543 euros
 - e. EURO IV 1404 euros
 - f. EURO V ou moins polluants 1250 euros

A partir du 1^{er} janvier 2020, le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :
- a. NON-EURO 1407 euros
 - b. EURO I 1223 euros
 - c. EURO II 1065 euros
 - d. EURO III 926 euros
 - e. EURO IV 842 euros
 - f. EURO V 796 euros
 - g. EURO VI ou moins polluants 750 euros

2. à quatre essieux ou plus :
- a. NON-EURO 2359 euros
 - b. EURO I 2042 euros
 - c. EURO II 1776 euros
 - d. EURO III 1543 euros
 - e. EURO IV 1404 euros
 - f. EURO V 1327 euros
 - g. EURO VI ou moins polluants 1250 euros

2) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :

a. NON-EURO	140 euros
b. EURO I	122 euros
c. EURO II	106 euros
d. EURO III	92 euros
e. EURO IV	84 euros
f. EURO V ou moins polluants	75 euros

2. à quatre essieux ou plus :

a. NON-EURO	235 euros
b. EURO I	204 euros
c. EURO II	177 euros
d. EURO III	154 euros
e. EURO IV	140 euros
f. EURO V ou moins polluants	125 euros

A partir du 1^{er} janvier 2020, le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :

a. NON-EURO	140 euros
b. EURO I	122 euros
c. EURO II	106 euros
d. EURO III	92 euros
e. EURO IV	84 euros
f. EURO V	79 euros
g. EURO VI ou moins polluants	75 euros

2. à quatre essieux ou plus :

a. NON-EURO	235 euros
b. EURO I	204 euros
c. EURO II	177 euros
d. EURO III	154 euros
e. EURO IV	140 euros
f. EURO V	132 euros
g. EURO VI ou moins polluants	125 euros

3) Jusqu'au 31 décembre 2019, le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :

a.	NON-EURO	37 euros
b.	EURO I	32 euros
c.	EURO II	28 euros
d.	EURO III	24 euros
e.	EURO IV	22 euros
f.	EURO V ou moins polluants	20 euros

2. à quatre essieux ou plus :

a.	NON-EURO	62 euros
b.	EURO I	54 euros
c.	EURO II	47 euros
d.	EURO III	41 euros
e.	EURO IV	37 euros
f.	EURO V ou moins polluants	33 euros

A partir du 1^{er} janvier 2020, le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules :

1. jusqu'à trois essieux :

a.	NON-EURO	37 euros
b.	EURO I	32 euros
c.	EURO II	28 euros
d.	EURO III	24 euros
e.	EURO IV	22 euros
f.	EURO V	21 euros
g.	EURO VI ou moins polluants	20 euros

2. à quatre essieux ou plus :
- | | |
|-------------------------------|----------|
| a. NON-EURO | 62 euros |
| b. EURO I | 54 euros |
| c. EURO II | 47 euros |
| d. EURO III | 41 euros |
| e. EURO IV | 37 euros |
| f. EURO V | 35 euros |
| g. EURO VI ou moins polluants | 33 euros |

- 4) Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, est fixé à 12 euros pour toutes les catégories de véhicules. ».

Article 6

L'article 13, paragraphe 3, alinéa trois, de l'Accord, est remplacé par le texte suivant :

« Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes :

- Le Royaume du Danemark obtient 20,456 % de ce produit ;
- Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 5,226 % de ce produit ;
- Le Royaume des Pays-Bas obtient 45,989 % de ce produit ;
- Le Royaume de Suède obtient 28,329% de ce produit. ».

Article 7

A l'article 15 de l'Accord, les mots « Cour de justice des Communautés européennes, conformément à l'article 182 du Traité instituant la Communauté européenne » sont remplacés par les mots « Cour de justice de l'Union européenne, conformément à l'article 273 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ».

Article 8

A l'article 20 de l'Accord, le millésime « 2019 » est remplacé par le millésime « 2029 ».

Article 9


1. Etant donné que le Royaume de Belgique renonce au prélèvement du droit d'usage commun conformément à l'article 17 de l'Accord, la signature du Gouvernement belge ne s'appliquera plus aux dispositions directement relatives au droit d'usage commun proprement dit.
2. La signature du Royaume de Belgique ne s'applique pas à l'article 5.

Article 10

1. A l'exception de l'article 5, le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit au Secrétariat général du Conseil par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.
2. Le dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe 1^{er} et les informe de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.
3. L'article 5 entre en vigueur le 1^{er} janvier ou le 1^{er} juillet, selon la première date qui se présente à l'expiration d'un délai de deux mois au moins suivant l'entrée en vigueur du présent Protocole, et au plus tôt le 1^{er} juillet 2018. Les taux prévus à l'article 5 ne s'appliquent pas de manière rétroactive.

Fait à Bruxelles, le 6 décembre 2017 en langues danoise, néerlandaise, allemande, française et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original qui sera déposé aux archives du Secrétariat général du Conseil ; le Secrétariat général transmet à chacune des Parties à l'Accord une copie certifiée conforme.

Voor de Regering van het Koninkrijk België
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique
Für die Regierung des Königreichs Belgien



For regering i Kongeriget Danmark



Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg



Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden



För Konungariket Sveriges regering



Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.

Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.

De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.

Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Bruxelles, den
Brüssel, den
Bruxelles, le
Brussel,
Bryssel den

11 -12- 2017

For Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union
Für das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union
Pour le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne
Voor het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie
För generalsekretariatet för Europeiska unionens råd



Bureau des Traités et Accords
Treaties and Agreements Office