

Objet: Projet de loi n°6579

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) 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 ;

3) 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. (4135RMI)

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures
(6 juin 2013)*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Le projet de loi sous avis 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 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 ; et
- de transposer la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Considérations générales

En 1994 était mis en place sur la base d'un accord (dit « eurovignette »), un droit d'usage pour l'utilisation des autoroutes dans 5 Etats (Belgique, Danemark, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas) par les véhicules utilitaires lourds. Cet accord résultait de la directive n°93/89 d'octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures. Par un protocole de

1997, la Suède adhéra à l'accord « eurovignette », qui vit toutefois l'Allemagne en sortir en 2005 pour adopter un système de taxation au kilomètre parcouru.

Le projet de loi sous avis actualise l'accord « eurovignette » à la situation actuelle¹, officialise l'« e-vignette² » qui permet à un conducteur de s'acquitter du droit d'usage via internet, précise la définition des « véhicules³ » concernés par les droits d'usage et les pénalités⁴ encourues par les contrevenants.

En ce sens, le projet de loi sous avis reprend en donnant force de loi un ensemble de pratiques déjà en vigueur en plus de transposer les dispositions de la directive 2011/76/UE précitée.

Si la Chambre de Commerce salue l'augmentation des amendes en cas d'infraction de 25-500 EUR à 250-5.000 EUR, montants qui par leur importance auront un caractère dissuasif et participeront à corriger les distorsions de concurrence entre les fraudeurs et ceux qui s'acquittent de la contribution « eurovignette » ; elle signale néanmoins que le montant minimal, de 250 EUR, retenu afin de sanctionner le conducteur qui –pour une raison non intentionnelle- n'aurait pas une copie conforme de la vignette à bord du véhicule semble être excessif.

Aussi, la Chambre de Commerce attire l'attention du législateur sur la nécessité de s'interroger sur la pertinence même d'un accord « eurovignette » aussi étendu. En effet, avec la sortie de l'Allemagne en 2005, l'accord « eurovignette » concerne désormais deux ensembles de pays (le BENELUX d'une part, le Danemark et la Suède d'autre part) séparés par l'Allemagne. Par conséquent, dans une logique de régionalisation, il pourrait être opportun, du point de vue luxembourgeois, de recentrer l'accord sur le seul BENELUX.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

RMI/TSA

¹ Sortie de l'Allemagne, nouvelle clé de répartition pour les recettes.

² Qui existe depuis 2008.

³ Il s'agit d'un véhicule à moteur ou d'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.

⁴ De 250 à 5.000 EUR.