

**Objet:   Projet de règlement grand-ducal n° 6885 portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne. (4522DAA)**

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures*

*(30 septembre 2015)*

<b>AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE</b>
---------------------------------------

L'objet du projet de règlement grand-ducal sous avis vise à modifier le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, transposant en droit national la Directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne (ci-après dénommée « Directive 2004/52/CE »).

Cette Directive 2004/52/CE fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans l'Union européenne (UE) sur les plans technique, contractuel et procédural. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier européen. Elle prévoit la création d'un service européen de télépéage (SET), un service complémentaire aux services nationaux de télépéage des Etats membres, visant à garantir l'interopérabilité pour les usagers des systèmes de télépéage déjà mis en place dans certains Etats membres, ainsi que de ceux qui pourront être installés suite à ladite directive. Les auteurs du présent projet de règlement grand-ducal précisent que la Directive 2004/52/CE n'affecte en rien la décision d'un Etat membre de percevoir ou non un péage sur son réseau routier.

La modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 devient nécessaire suite à la Décision 2009/750/CE de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du SET et à ses aspects techniques. Celle-ci prévoit, en son article 3, que « *Les prestataires du SET doivent demander leur enregistrement dans un Etat membre où ils sont établis, (...)* », et concerne donc les personnes morales qui donnent accès au SET à un utilisateur. Bien que le Luxembourg ne dispose pas de système de télépéage, il convient de garantir, par l'établissement de cette procédure d'enregistrement, le bon fonctionnement du marché intérieur et partant, la liberté d'établissement et la libre prestation de services dans l'Union européenne. Ainsi, la procédure d'un tel enregistrement doit également être mise en œuvre au Grand-Duché.

A l'heure actuelle, aucun système de télépéage n'existe au Grand-Duché. Le Luxembourg fait cependant partie du système « Eurovignette », qui est un droit d'usage (forfaitaire, fondé sur la durée et perçu sur une base journalière, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle) selon le temps passé sur le réseau routier, permettant aux véhicules utilitaires lourds<sup>1</sup> de circuler en Belgique, au Danemark, au Grand-Duché de Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suède sans autres formalités depuis 1999, sur base d'un accord passé entre les

---

<sup>1</sup> Véhicules de transport de marchandises, circulant même à vide, d'une masse (poids) maximale autorisée d'au moins 12 tonnes, qui utilisent des autoroutes ou des routes assimilées.

parties prenantes.<sup>2</sup> Une base de données centralisée contient les informations pertinentes lors de la perception des paiements du droit d'usage sur les territoires faisant partie de l'accord.<sup>3</sup> L'Allemagne a fait partie du système « Eurovignette » jusqu'au 31 août 2003, le remplaçant ensuite par le « Toll-Collect-System », un système de taxation électronique des véhicules lourds (à partir de 7,5 tonnes depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2015), comptabilisant les kilomètres effectivement parcourus. La Belgique a décidé de quitter le système « Eurovignette » au 1<sup>er</sup> avril 2016, date à partir de laquelle sera prélevée une taxe kilométrique pour les poids lourds, en fonction de leur poids.

Initialement, 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, aussi appelée « Directive Eurovignette », visait à permettre aux Etats membres de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, de réparation et de protection de l'environnement, ainsi que d'assurer une concurrence loyale et d'éviter la discrimination au sein du marché intérieur. La révision de la Directive Eurovignette en 2006<sup>4</sup> a par ailleurs introduit le principe du « pollueur-payeur » au sein de l'UE en donnant la possibilité aux Etats membres d'internaliser les coûts causés par les poids lourds utilisant les infrastructures routières, donc à faire peser la charge des effets négatifs découlant de cette utilisation sur ceux qui en sont à l'origine et non à la communauté entière. Les Etats membres peuvent ainsi tarifier trois externalités nuisibles : le bruit, la pollution atmosphérique et la congestion. Les sommes perçues doivent alors être affectées à des projets liés au développement durable des transports. Constatant que le système de redevances d'utilisation fondées sur la durée (vignettes) est « suboptimal »<sup>5</sup> la Commission européenne considère une révision de la Directive 2004/52/CE pour 2019, afin d'encourager les Etats membres à remplacer les systèmes de vignettes par des systèmes de taxation basés notamment sur la distance parcourue.

A titre subsidiaire et bien que cette question ne soit pas directement abordée par le présent projet de règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce s'interroge sur la pertinence pour le Grand-Duché de rester dans le système « Eurovignette », eu égard au fait que ce système est amené à disparaître et que pour un routier il n'est pas rentable d'acquiescer une Eurovignette qui ne sera utilisée qu'au Luxembourg, surtout s'il est en transition en Grande-Région. La Chambre de Commerce invite le Gouvernement à envisager l'abandon

<sup>2</sup> Loi du 2 avril 2014 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « *paperless vignette* » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010; 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures; 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

<sup>3</sup> Selon la Loi du 2 avril 2014, le produit du droit d'usage est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes:

- « – Le Royaume de Belgique obtient 39,92% de ce produit;
- Le Royaume du Danemark obtient 12,29% de ce produit;
- Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 3,14% de ce produit;
- Le Royaume des Pays-Bas obtient 27,63% de ce produit;
- Le Royaume de Suède obtient 17,02% de ce produit. »

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Euractiv.com: "After Eurovignette, EU asks: 'For whom the road tolls?'" , disponible sous <http://www.euractiv.com/specialreport-road-transport-dri/eu-asks-road-tolls-news-530550>.

de l'Eurovignette, qui est en passe de devenir désuète, sans pour autant instaurer à l'avenir de système de péage sur le réseau routier du Grand-Duché sans une concertation préalable avec les secteurs professionnels directement ou indirectement concernés par une telle mesure et sans avoir, au préalable, mené une analyse coût/avantage détaillée sur ce sujet, notamment dans la perspective du maintien de la compétitivité du Grand-Duché. Afin d'éviter de faire cavalier seul, comme cela est actuellement le cas de la Belgique, il serait par ailleurs souhaitable de se concerter au niveau du BeNeLux et de la Grande Région dans un souci d'harmonisation des mesures à prendre en attendant la révision de la Directive 2004/52/CE, notamment en matière d'affectation des sommes perçues à des projets allant dans le sens d'une amélioration de l'infrastructure et du développement durable dans la Grande Région.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le présent projet de règlement grand-ducal, sous réserve de la prise en compte de ses observations.

DAA/PPA