

Objet: Projet de loi n°7362

- 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.**

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. (5177CCL)

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures
(13 septembre 2018)*

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 par des véhicules utilitaires lourds (ci-après l' « Accord eurovignette »)¹, et 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 (ci-après la « Loi modifiée du 24 février 1995 »).

Il est accompagné d'un **projet de règlement grand-ducal** qui vise à remplacer 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. Ce projet de règlement grand-ducal a ainsi pour objet d'adapter les montants du droit d'usage conformément au protocole modifiant l'Accord eurovignette. Il vise finalement encore à introduire en droit national un mécanisme de remboursement du droit d'usage acquitté en cas de non utilisation et à augmenter le montant de l'amende en cas de défaut de paiement du droit d'usage.

Considérations générales

En 1994, un droit d'usage appelé « eurovignette » était mis en place par l'intermédiaire de l'Accord eurovignette pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules

¹ 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 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 a été adopté à Bruxelles le 6 décembre 2017.

utilitaires lourds dans 5 États (Belgique, Danemark, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas)². En vertu de cet Accord, modifié à plusieurs reprises depuis, le montant de l'eurovignette varie en fonction de sa durée de validité³ ainsi que du nombre d'essieux et de la norme EURO correspondant aux émissions du véhicule concerné. La Suède adhéra à l'Accord eurovignette en 1997, avant que l'Allemagne (en 2003) puis la Belgique (en 2016) n'en sortent pour instaurer des systèmes nationaux de taxation de l'utilisation des routes par les poids-lourds basés sur les kilomètres parcourus. A l'heure actuelle, l'Accord eurovignette reste donc applicable sur le territoire du Luxembourg, du Danemark, des Pays-Bas et de la Suède.



Zone eurovignette en 2000



Zone eurovignette en 2018

Comme elle a déjà eu l'occasion de le faire observer dans le cadre de l'analyse du projet de loi n°6579 portant approbation d'un précédent protocole modifiant l'Accord eurovignette et modifiant la Loi modifiée du 24 février 1995, la Chambre de Commerce s'interroge sur la **pertinence de poursuivre la participation du Luxembourg à l'Accord eurovignette⁴ alors que les territoires couverts ne sont plus contigus**. Suite au départ de l'accord de l'Allemagne, le territoire concerné par l'accord était scindé en deux : d'une part la Suède et le Danemark, d'autre part le BENELUX. Cette réflexion a d'autant plus de sens aujourd'hui, après le départ de la Belgique de l'Accord eurovignette. Au-delà de l'existence de l'Accord eurovignette lui-même, la Chambre de Commerce est d'avis que le Luxembourg doit soutenir l'émergence au sein de l'Union européenne d'initiatives visant à la création d'une vignette unique valable dans l'ensemble des États membres.

En ce qui concerne l'évolution générale du prix de l'eurovignette, la Chambre de Commerce constate à regret que, malgré la réduction du territoire couvert par l'eurovignette et l'introduction de nouvelles normes d'émission (EURO III ou moins polluant) destinées à inciter les transporteurs à moderniser leur flotte de véhicules, le prix de la vignette augmente pour l'ensemble des véhicules⁵. Cette augmentation risque en effet de générer des coûts additionnels susceptibles d'être répercutés sur le consommateur tout en exerçant une pression non négligeable sur les PME qui sont particulièrement sensibles aux

² 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.

³ L'eurovignette peut être achetée au choix pour 1 jour, 1 semaine, 1 mois ou 1 an.

⁴ Dans ce sens, voir l'avis 4135RMI de la Chambre de Commerce du 9 octobre 2013. L'avis est disponible en ligne à l'adresse : http://www.cc.lu/uploads/tx_userccavis/4135RMI_PL_Dossier_Eurovignette.pdf

⁵ Comme précisé ci-avant, le montant de l'eurovignette varie en fonction de sa durée de validité, du nombre d'essieux ainsi que de la norme d'émission EURO du véhicule. Alors qu'une possible baisse pour véhicules EURO III à VI était envisagée pour les années futures, le protocole à l'Accord eurovignette entérine au contraire une augmentation des prix pour l'ensemble des véhicules concernés, quelle que soit leur catégorie d'émission.

variations de coûts et qui composent la majorité de l'écosystème entrepreneurial luxembourgeois. Parallèlement, la participation inégale au système « eurovignette » sur le réseau routier européen ne permet pas de créer un « level playing field » et risque, au-delà, d'entraîner des distorsions de concurrence pouvant déboucher sur des transferts d'activités économiques.

La Chambre de Commerce est notamment d'avis que les tarifs de l'eurovignette applicables aux véhicules de norme EURO VI (applicables à partir du 1^{er} janvier 2020⁶) devraient être moins élevés afin d'inciter les transporteurs à moderniser leur flotte de véhicules ou pour récompenser les entreprises qui ont des véhicules EURO VI. Elle regrette que le protocole à l'Accord eurovignette n'aille pas dans ce sens et qu'il se contente de ramener les prix de l'eurovignette des véhicules EURO VI à leur montant actuel à partir du 1^{er} janvier 2020⁷.

En outre, le Chambre de Commerce regrette que, dans l'hypothèse où, conformément aux estimations de la fiche financière, la sortie de la Belgique du système eurovignette provoque une augmentation des recettes budgétaires luxembourgeoises afférentes, le Projet ne donne par contre aucune indication sur l'affectation prévue de ces recettes. Comme l'eurovignette vise à compenser les externalités négatives liées à la pollution ainsi qu'à l'usure des infrastructures générées par l'utilisation intensive des réseaux autoroutiers par les véhicules utilitaires lourds du secteur des transports, la Chambre de Commerce s'attendait en effet à ce que les recettes de l'eurovignette soient réinvesties dans des projets compensateurs à externalités positives.

En l'état actuel de **fragmentation du réseau**, la Chambre de Commerce attire également l'attention des auteurs sur la nécessité de mieux informer les transporteurs à l'entrée des pays qui exigent l'eurovignette. Elle suggère dès lors la **mise en place de panneaux indicateurs à l'accès aux routes concernées signalant l'obligation de l'eurovignette**.

En ce qui concerne les routes concernées par l'Accord eurovignette, et plus précisément le fait de savoir si les transporteurs routiers sont dans l'obligation de détenir une eurovignette lorsqu'ils effectuent leur repos hebdomadaire sur une aire d'autoroute, la Chambre de Commerce invite les auteurs à compléter la législation applicable en matière de circulation routière afin **d'établir de manière claire et dénuée de toute ambiguïté le fait que les aires de service ne font pas partie du réseau autoroutier**. Cet état de fait découle de la lecture des définitions de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, et notamment des définitions de la notion d'autoroute⁸, de bretelles, de voies d'accélération et de décélération⁹. Une telle précision constituerait une nette amélioration en matière de sécurité juridique pour les opérateurs économiques du secteur.

Quant à la forme des projets sous analyse, la Chambre de Commerce suggère de modifier l'**intitulé du projet de règlement grand-ducal** comme suit :

⁶ Article 1^{er} du projet de règlement grand-ducal sous avis

⁷ Entre temps, pour l'ensemble des poids lourds concernés, les tarifs de l'eurovignette augmenteront à compter du 1^{er} juillet 2019.

⁸ Article 2, point 1.6 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

⁹ Article 2, points 1.9-1.10 et 1.11-1.12 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

« *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 **et abrogeant 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 Chambre de Commerce n'a pas de commentaires supplémentaires à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal sous analyse.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis sous réserve de la prise en considération de ses commentaires.

CCL/DJI