

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

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la directive 1999/62/CE du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle qu'elle a été modifiée par la suite ;

Vu 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 ;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre d'agriculture ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Les montants du droit d'usage prévu à l'article 1^{er} 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 sont fixés comme suit :

1) jusqu'au 30 juin 2019 :

	Nombre d'essieux	Taux	
		≤ 3 axes	≥ 4 axes
		EUR	EUR
NON-EURO	Par semaine	26	41
	Par mois	96	155
	Par année	960	1550
EURO I	Par semaine	23	37
	Par mois	85	140
	Par année	850	1400
EURO II ou moins polluant	Par semaine	20	33
	Par mois	75	125
	Par année	750	1250

2) du 1^{er} juillet 2019 au 31 décembre 2019 :

	Nombre d'essieux	Taux	
		≤ 3 axes	≥ 4 axes
		EUR	EUR
NON-EURO	Par semaine	37	62
	Par mois	140	235
	Par année	1407	2359
EURO I	Par semaine	32	54
	Par mois	122	204
	Par année	1223	2042
EURO II	Par semaine	28	47
	Par mois	106	177
	Par année	1065	1776
EURO III	Par semaine	24	41
	Par mois	92	154
	Par année	926	1543
EURO IV	Par semaine	22	37
	Par mois	84	140
	Par année	842	1404
EURO V ou moins polluant	Par semaine	20	33
	Par mois	75	125
	Par année	750	1250

3) à partir du 1^{er} janvier 2020 :

	Nombre d'essieux	Taux	
		≤ 3 axes	≥ 4 axes
		EUR	EUR
NON-EURO	Par semaine	37	62
	Par mois	140	235
	Par année	1407	2359
EURO I	Par semaine	32	54
	Par mois	122	204
	Par année	1223	2042
EURO II	Par semaine	28	47
	Par mois	106	177
	Par année	1065	1776
EURO III	Par semaine	24	41
	Par mois	92	154
	Par année	926	1543
EURO IV	Par semaine	22	37
	Par mois	84	140
	Par année	842	1404
EURO V	Par semaine	21	35
	Par mois	79	132
	Par année	796	1327
EURO VI ou moins polluant	Par semaine	20	33
	Par mois	75	125
	Par année	750	1250

4) Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, est fixé pour toutes les catégories de véhicules à 8 euros jusqu'au 30 juin 2019 inclus et à 12 euros à partir du 1^{er} juillet 2019.

Art. 2. Le droit d'usage acquitté peut être remboursé en cas de non utilisation.

Le montant à rembourser est calculé par période de jours entiers non encore entamée au prorata du droit d'usage acquitté. Le nombre de jours restants est le nombre de jours compris entre le jour suivant la réception de la demande et le jour de la fin de validité du droit d'usage.

Le montant des frais administratifs dû pour l'examen de la demande de remboursement est fixé à 25 euros. Ce montant est soustrait du montant à rembourser.

Aucun remboursement n'est fait si le montant à rembourser est inférieur ou égal à 25 euros. Dans ce cas, les frais administratifs ne sont pas dus.

Art. 3. Par véhicules utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises au sens de l'article 3, paragraphe 1^{er}, point b), de la loi modifiée du 24 février 1995 précitée, il faut entendre :

- a) les véhicules destinés à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes et routes de caractère similaire ;
- b) les véhicules utilisés exclusivement au transport d'outils, d'équipements et de machines à destination ou en provenance des lieux de travail et des chantiers ;
- c) les véhicules affectés exclusivement aux exploitations agricoles, viticoles et sylvicoles ;
- d) les véhicules forains utilisés exclusivement au transport de matériel, d'accessoires et d'animaux pour des manifestations théâtrales, de cirques ou de kermesse ;
- e) les véhicules équipés en dépanneuse ou destinés à transporter des véhicules accidentés ou tombés en panne ;
- f) les déplacements de véhicules circulant sous le couvert de plaques rouges ;
- g) les véhicules d'écolage agréés utilisés dans le cadre de l'apprentissage pratique et de la réception des épreuves pratiques prévues en l'obtention des catégories correspondantes du permis de conduire.

Art. 4. Les véhicules utilisés dans le cadre d'un transport combiné route/chemin de fer ou route/navigation intérieure peuvent obtenir pour la partie initiale ou terminale routière du trajet entre respectivement le point de chargement ou de déchargement ainsi que la gare ferroviaire d'embarquement ou de débarquement et du port fluvial approprié les plus proches un remboursement du droit d'usage payé.

Le montant à rembourser pour le trajet visé ci-dessus est fixé à 3 euros.

La demande de remboursement est à adresser au bureau d'émission luxembourgeois du droit d'usage dans le mois suivant l'expiration du certificat du paiement du droit d'usage.

La demande de remboursement est à présenter ensemble avec le certificat du droit d'usage et les preuves de l'exécution des transports combinés par le chemin de fer ou navigation intérieure retenant l'indication des gares ferroviaires d'embarquement et de débarquement relatives au parcours ferroviaire ou l'indication des ports fluviaux d'embarquement et de débarquement relatifs au parcours par navigation intérieure, et confirmées par l'apposition d'un cachet des entreprises ferroviaires ou des ports fluviaux en question lorsque la partie du transport qui est effectuée par le chemin de fer ou par la voie navigable est terminée.

L'examen de la demande de remboursement pour exécution de transports combinés se fait sans frais administratifs.

Art. 5. Les routes soumises au droit d'usage sont définies à l'annexe.

Art. 6. À la partie E. de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » du 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, le libellé de l'infraction 5-01 est modifié comme suit : « Défaut d'avoir payé le droit d'usage ou de disposer d'une exemption du droit d'usage » et le montant de l'amende est porté à 500 euros.

Art. 7. 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 est abrogé.

Art. 8. Notre Ministre des Finances, Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Annexe

Liste des autoroutes et routes à caractère similaire soumises au droit d'usage :

Autoroute / Routes à caractère similaire	Tronçon	Longueur (km)
A1 (Autoroute de Trèves)	Croix de Gasperich ↔ frontière Allemagne (Wasserbillig)	36,2
A3 (Autoroute de Dudelange)	Gasperich/Howald (rond-point Gluck) ↔ frontière France (Zoufftgen)	13,3
A4 / B40 (Autoroute d'Esch / Liaison Micheville)	Hollerich ↔ frontière France (Belval)	19,8
A6 (Autoroute d'Arlon)	Croix de Gasperich ↔ frontière Belgique (Sterpenich)	20,8
A7 / B7 (Autoroute du Nord / Route du Nord)	Jonction Grünewald ↔ Echangeur Erpeldange	31,5
A13 (Collectrice du Sud / Liaison avec la Sarre)	Echangeur Pétange ↔ Croix de Bettembourg	20,3
	Croix de Bettembourg ↔ frontière Allemagne (Schengen)	21,7

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

I. Exposé des motifs

Le 6 décembre 2017, les pays signataires de l'Accord « Eurovignette » ont signé à Bruxelles 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. Ce protocole rend nécessaire 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, et également 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} reprend les tarifs actuellement applicables jusqu'au 30 juin 2019 pour introduire de nouveaux tarifs applicables à partir du 1^{er} juillet 2019, respectivement à partir du 1^{er} janvier 2020. Pendant une période transitoire (juillet 2019 – décembre 2019) les véhicules des catégories EURO V et VI sont traités de manière identique. Cet échelonnement a été décidé par les pays signataires de l'Accord Eurovignette afin de permettre au secteur de s'adapter aux nouveaux tarifs. En effet, les véhicules EURO V sont encore très répandus tant à travers l'Europe qu'aussi dans les pays signataires pris isolément. A partir de 2020 seuls les véhicules les moins polluants (EURO VI ou moins polluant) bénéficieront du meilleur tarif.

Ad article 2

Afin d'avoir une application uniforme de l'accord dans les pays membres du système Eurovignette, il est prévu de rembourser dorénavant le droit d'usage acquitté, non plus seulement pour les vignettes annuelles, mais pour toute vignette acquise. Le remboursement se fera pour la durée ou cette vignette ne sera plus utilisée.

Le calcul du montant à rembourser est effectué au prorata du droit d'usage acquitté et de jours entiers non encore entamés. Cette période est déterminée en calculant le nombre de jours depuis le jour suivant la réception de la demande ou, le cas échéant, le jour suivant

l'événement donnant droit au remboursement (p.ex. mise hors circulation d'un véhicule) jusqu'au dernier jour de validité du droit payé.

Le montant de 25 euros pour frais administratifs est prévu dans l'Accord et cette disposition était déjà prévue à l'article 2 du règlement grand-ducal du 23 mars 2001 précité.

Exemple d'un remboursement :

Pour le remboursement d'un droit annuel et pour lequel une période de jours entiers non encore entamée de 37 jours est calculée, le montant à rembourser se calcule comme suit : montant payé de 1.250 euros divisé par 365, puis multiplié par 37 = 126,71 euros. De ce résultat le montant de 25 euros est déduit comme frais administratifs. Le montant définitif qui sera remboursé s'élève donc à 101,71 euros.

En raison des frais administratifs de 25 euros, aucun remboursement ne sera effectué si la somme à rembourser est égal ou inférieur à 25 euros. Dans ce cas, les frais administratifs ne sont pas dus, sinon le transporteur devrait payer davantage que le droit d'usage résiduel à rembourser.

Ad article 3

Cet article reprend les véhicules utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises qui peuvent être exemptés du droit d'usage. Il ne fait que reprendre les dispositions de l'article 3 du règlement grand-ducal du 23 mars 2001 précité, mais afin de préciser les véhicules visés, le terme « matériel » a été remplacé par le terme « outils ». En effet l'utilisation du terme matériel (définition Larousse : Ensemble des objets, des instruments utilisés dans une usine, un service, une exploitation, etc.) peut soulever des malentendus comme ce terme est souvent confondu avec le terme « matériau » (définition Larousse : substance quelconque utilisée à la construction des objets, machines, bâtiments, etc. (On classe les matériaux en grandes classes : métaux, céramiques, verres, textiles, pierres, bétons, etc.)). Le transport de « matériau » est en effet à considérer comme un transport de marchandises et ne peut par conséquent pas bénéficier d'une exemption.

Ad article 4

Cet article reprend les dispositions spécifiques ainsi que les modalités de remboursement pour les transports combinés. Il reprend les dispositions de l'article 5 du règlement grand-ducal du 23 mars 2001 précité.

Ad article 5

Cet article renvoie à l'annexe pour la définition exacte réseau routier soumis au droit d'usage.

Ad article 6

En raison de nature électronique du droit d'usage aujourd'hui, il est nécessaire d'adapter le libellé de l'infraction dans le catalogue du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993, alors que le libellé actuel est basé sur les vignettes papier anciennes.

Il est par ailleurs proposé d'augmenter le montant de l'amende pour être plus dissuasif. Ainsi, il est proposé de fixer le nouveau montant de l'amende à 500 euros, le défaut d'avoir payé le droit d'usage étant d'ailleurs depuis longtemps considérée comme contravention grave (cf. p.ex. projet de loi 4184).

L'Administration des douanes et accises a en effet constaté un certain nombre de cas où des transporteurs ont triché sur les Eurovignettes (p.ex. en comptant uniquement les essieux du véhicule tracteur, mais pas de la remorque, « épargnant » ainsi 500 euros par véhicule ; ou encore en payant d'abord le montant pour 4 essieux et plus, puis l'annulant et payant le tarif pour 3 essieux maximum (afin que le véhicule figure dans la banque de données), mais exhibant lors d'un contrôle le reçu du premier droit d'usage annulé).

Mais surtout, le Luxembourg étant un « îlot » depuis la sortie de la Belgique du système Eurovignette, il y a un risque élevé que des transporteurs essaient de transiter le Luxembourg sans payer le droit d'usage. A titre d'exemple, on peut citer un contrôle effectué début octobre 2017 lors duquel l'Administration des douanes et accises avait contrôlé en un peu plus de 3 heures environ 300 poids lourds dont 45 n'avaient pas payé le droit d'usage, soit 15% des véhicules.

Depuis que la vignette est électronique, on a aussi constaté qu'en cas de contrôle, le conducteur contacte son patron qui paye alors immédiatement l'Eurovignette, de sorte qu'au moment où le poids lourd est arrêté quelques minutes plus tard, le véhicule dispose soudainement d'une vignette, alors que tel n'était pas encore le cas quand l'agent a fait signe au conducteur de s'arrêter. Pour cette raison, les agents de contrôle documentent maintenant le défaut de vignette immédiatement par une capture d'écran de leur ordinateur ou de leur appareil mobile dès l'introduction de la plaque d'immatriculation dans le système.

Ad article 7

Formule abrogatoire.

Ad article 8

Formule exécutoire.

Ad annexe

L'annexe contient une liste avec les autoroutes et routes soumises au droit d'usage par l'énumération des autoroutes et routes concernées. Il s'agit de l'ensemble du réseau autoroutier ainsi que de deux routes à caractère similaires (B40 et B7). Ces deux dernières routes constituent des prolongements du réseau autoroutier.

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 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

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 : exécution de la 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 ; élément principal : 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 :

Oui Non

- Citoyens :

Oui Non

- Administrations :

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

Oui Non

¹ N.a. : non applicable.

simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration 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 : **Meilleure exécution de la loi que le règlement actuel.**

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

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

(Annexe – point E.)

(...)

« E. Loi du 24 février 1995 portant approbation 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

Réf. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
5-01	Défaut d'exhiber sur réquisition le certificat de paiement ou d'exemption du droit d'usage				250
	<u>Défaut d'avoir payé le droit d'usage ou de disposer d'une exemption du droit d'usage</u>				<u>500</u>

»

(...)