

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 du Conseil d'État

(12 mars 2019)

Par dépêche du 13 septembre 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact, le texte du protocole à approuver ainsi que le texte coordonné 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.

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 9 et 29 novembre 2018.

L'avis de la Chambre d'agriculture, demandé selon la lettre de saisine, n'est pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

Considérations générales

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 », a pour objet la perception d'un droit d'usage commun par les parties contractantes à charge de certains véhicules empruntant certaines routes sur leur territoire, ainsi que les conditions et modalités de répartition du produit de ce droit. Ce droit d'usage commun est communément appelé « Eurovignette ». L'Accord réunissait initialement cinq États cocontractants, à savoir l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas et le Luxembourg, la Suède ayant rejoint l'Accord en 1998 en

tant que sixième État contractant ; en mars 2017, l'Allemagne a dénoncé l'Accord, avec effet au 1^{er} janvier 2018. La Belgique demeure signataire de l'Accord, mais a renoncé au système du droit d'usage commun, de sorte que sur les cinq États encore parties à l'Accord, seuls quatre continuent à percevoir le droit d'usage commun.

L'Accord a été modifié à trois reprises afin d'être adapté aux exigences résultant de 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 de ses modifications ultérieures. Les dernières modifications à l'Accord ont été apportées par le protocole¹ que la loi en projet vise à approuver, ci-après le « Protocole ». Le Protocole introduit trois modifications principales. La première modification consiste à restreindre l'application des droits d'usage aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, et ce, conformément à la faculté offerte par 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. La seconde modification consiste à prévoir d'ores et déjà les droits d'usage applicables aux véhicules « EURO VI », et ce alors même que la directive 2011/76/UE, précitée, ne les vise pas encore. Le Protocole a ce faisant mis en œuvre la faculté offerte par la directive 1999/62/CE, précitée, d'envisager de « futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE² et ses modifications ultérieures ». La troisième modification porte sur la répartition du produit des droits d'usage entre les quatre États concernés.

Au Luxembourg, l'Accord a été approuvé et mis en œuvre par une loi en date du 24 février 1995³, modifiée en dernier lieu par une loi du 2 avril 2014⁴. Par cette dernière, le législateur luxembourgeois avait déjà transposé les dispositions de la directive 2011/76/UE, relatives notamment à la limitation de l'application des droits d'usage aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus. La loi en projet comporte deux volets. Le premier consiste à approuver le Protocole et le second à mettre en œuvre les adaptations requises par la modification de l'Accord.

¹ 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 La directive 88/77/CEE a été remplacée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 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.

³ Loi 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.

⁴ 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.

Examen des articles

Article 1^{er}

Sans observation.

Article 2

Afin de mettre en œuvre l'article 5 du Protocole, le point 1^o de l'article sous examen ajoute la classe d'émission « EURO VI » aux classes d'émission déjà existantes. Avec le même objectif, le point 5^o modifie l'annexe de l'Accord et y indique les valeurs d'émission des véhicules « EURO VI », telles qu'elles sont définies par le règlement (CE) n^o 595/2009⁵. Ces points n'appellent pas d'observation quant au fond.

Au point 2^o, les auteurs renvoient à un règlement grand-ducal le soin d'énumérer les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire soumis au droit d'usage visé à l'article 2, paragraphe 1^{er} de la loi précitée du 24 février 1995. Or, l'article 2, paragraphe 2, de la loi précitée du 24 février 1995 définit de manière claire et précise les autoroutes et routes similaires dont l'utilisation est soumise au droit d'usage. Il n'y a donc pas lieu, aux yeux du Conseil d'État, de prendre une mesure d'exécution de cette disposition. Partant, le point 2^o sous examen est à supprimer.

Au point 3^o en projet, les auteurs entendent ajouter une disposition aux termes de laquelle un règlement grand-ducal « définit » les véhicules pouvant bénéficier d'une exonération du droit d'usage en application de l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre b) de la loi précitée du 24 février 1995. Or, les véhicules visés se trouvent déjà définis à l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre b), de la loi précitée du 24 février 1995, comme étant 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, dans la mesure où leur mise en circulation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions économiques sur le marché des transports ». Aux yeux du Conseil d'État, le règlement grand-ducal pris en exécution de l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre b) de la loi précitée du 24 février 1995 ne peut donc « définir » les véhicules visés mais seulement « préciser » quels sont ces véhicules. Le Conseil d'État demande dès lors que le terme « définit » soit remplacé par celui de « précisé ».

Le Conseil d'État constate par ailleurs que l'ajout de la disposition sous examen, après celle relative à la nécessité d'un certificat, manque de cohérence. La logique exige d'abord de lister les véhicules éligibles à l'exonération pour ensuite seulement préciser que ceux-ci doivent être munis d'un certificat. Le Conseil d'État estime dès lors que la disposition à ajouter est à insérer à la fin de l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre b), de la loi précitée du 24 février 1995. De plus, étant donné que le législateur n'entend pas exonérer tous les véhicules visés à l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre b),

⁵ Règlement (CE) n^o 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 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^o 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE.

de la loi précitée du 24 février 1995, il convient de viser « des véhicules » et non « les véhicules ».

Afin de tenir compte de l'ensemble des observations ci-avant, le Conseil d'État demande de conférer à cet article la teneur suivante :

« b) ~~les~~ des 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. Un règlement grand-ducal précise les catégories de ces véhicules ».

Le point 3° sous examen est à reformuler en conséquence.

Observations d'ordre légistique

Observations générales

Lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Partant, il convient de faire référence au :

« 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, fait à Bruxelles le 6 décembre 2017 ».

La référence au protocole en question est dès lors à adapter à l'intitulé et à l'article 1^{er} de la loi en projet sous avis.

Intitulé

Les actes cités à l'intitulé de la loi en projet sont à énumérer en ayant recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°).

Article 2

Chaque disposition modificative est à énumérer en ayant recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°...). Par ailleurs, il est indiqué de regrouper les modifications qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas ou paragraphes d'un même article, en reprenant chaque modification sous une subdivision distincte en lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante. En outre, lors du remplacement d'un paragraphe, il convient de faire précéder le paragraphe dans sa nouvelle teneur de l'indication du numéro de paragraphe. Ainsi, il convient de regrouper les points 1 et 2 et de renuméroter les points subséquents en conséquence. Le point 1 prend la teneur suivante :

«1° L'article 2 est modifié comme suit :

a) Au paragraphe 2, le quatrième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« - [...]. » ;

b) Le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :
« (3) Un règlement grand-ducal [...]. ». »

Au point 5° (4° selon le Conseil d'État), il est proposé de reformuler la phrase liminaire comme suit :

« 4° L'annexe est complétée par un point 4 intitulé
« 4. Véhicules « Euro VI » » et ayant la teneur suivante :
« [...] ». »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 12 mars 2019.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Georges Wivenes