

AVIS

DE LA CHAMBRE DES MÉTIERS



**CHAMBRE
DES MÉTIERS**
LUXEMBOURG

**De Partner
vum Handwierk**

Avis du

Amendements du projet de loi portant :

1° 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 poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 ;

2° 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.

Avis complémentaire de la Chambre des Métiers

Résumé structuré

La Chambre des Métiers salue le texte des amendements au projet de loi sous avis en ce qu'il répond aux oppositions formelles du Conseil d'Etat et qu'il fait aussi droit à la demande de la Chambre des Métiers concernant l'intégration des activités de la liste C dans l'exemption de devoir payer le droit d'usage pour les entreprises du secteur artisanal.

L'entrée en vigueur du projet de loi sous avis devra cependant être anticipée par les entreprises du secteur artisanal, qui devront évaluer la hausse de leurs coûts de fonctionnement dans leur activité que ce projet va induire. Il s'agit plus précisément de l'application d'un droit d'usage pour tout véhicule d'une masse en charge maximale techniquement admissible de 12 tonnes et plus sans possibilité d'exemption, et, à partir de 26 mars 2027, l'application d'un droit d'usage pour les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes, avec une exemption pour le secteur artisanal pour les véhicules dont la masse en charge techniquement admissible ne dépasse pas 7,5 tonnes.

La portée de l'exemption applicable au secteur artisanal à partir du 26 mars 2027 comprenant, en plus du transport des équipements ou des machines, le transport de matériel, la Chambre des Métiers demande qu'il n'y ait pas d'incertitude quant à

l'interprétation de la notion de « matériel » qui sera appliquée par l'Administration des douanes et accises pour la délivrance des certificats d'exemption.

Il est en particulier demandé que soit clairement inclus dans le transport de matériel, non seulement l'outillage, mais encore tout type de matériaux, notamment du gravier, des ardoises, du métal de construction ou autres.

* * *

Par sa dépêche datée du 5 juillet 2024, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet des amendements parlementaires du projet de loi repris sous rubrique.

1. Considérations générales

Pour rappel, ce projet de loi a pour objet d'approuver le Protocole du 29 mars 2023 modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds (ou « Accord Eurovignette »), et de modifier en conséquence la loi du 24 février 1995 portant approbation et application de cet Accord (ou « Loi Eurovignette »).

Le Protocole du 29 mars 2023 a été signé entre le Luxembourg, le Danemark, les Pays-Bas et la Suède à la suite de l'entrée en vigueur de la directive 2022/362/CE du 24 février 2022 modifiant différentes directives en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, et en vue de sa transposition qui est fixée au 25 mars 2024.¹

Le système commun de droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes des Etats membres de l'Accord est poursuivi alors que ce système de droits d'usage devra être justifié ou remplacé à l'horizon de 2030 par un système de péages plus en phase avec le principe dit du « pollueur payeur » parce qu'il combine une approche fondée sur la durée d'utilisation et la distance parcourue.

L'Accord Eurovignette tel que modifié en 2023 fixe le montant du droit d'usage en fonction des différentes catégories de véhicules en distinguant deux périodes : jusqu'au 25 mars 2027, les Etats membres signataires de l'Accord ont opté pour que les droits d'usage ne soient appliqués qu'aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible n'est pas inférieure à 12 tonnes² ; et à partir du 26 mars 2027, les droits d'usage doivent s'appliquer aux véhicules ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 3,5 tonnes (ou « véhicules utilitaires lourds »).

La Chambre des Métiers salue les amendements au projet de loi sous avis en ce qu'ils se conforment aux oppositions formelles du Conseil d'Etat, ainsi qu'à sa demande d'intégrer les activités de la liste C dans l'exemption applicable au secteur artisanal.³

¹ Article 4 de la directive 2022/362/CE.

² Option ouverte par l'article 7 paragraphe 13 de la directive 1999/62/CE modifiée par la directive (UE) 2022/362.

³ [Avis de la Chambre des Métiers du 13 novembre 2023, doc. parl. N°82811](#)

Cependant, considérant que l'exemption - qui est actuellement fixée dans la Loi Eurovignette et précisée dans le règlement grand-ducal du 21 mai 2019 pris en exécution - est modifiée au profit d'une nouvelle exemption définie exclusivement dans la loi, la Chambre des Métiers souhaite partager les observations suivantes.

2. Observations particulières

La future exemption intéressant le secteur artisanal est une option ouverte aux Etats membres mentionnée par l'article 7 paragraphe 9 de la directive 1999/92/CE, tel que modifiée par la directive (UE) 2022/362, comme suit :

*« Les Etats membres peuvent prévoir des taux de péage ou droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage pour :
(...)*

b) les poids lourds ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes utilisés pour le transport de matériel, d'équipements ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui ; (...) »

Cette option a été reprise à l'article 4 paragraphe 2 de l'Accord Eurovignette tel que modifié en 2023 comme suit :

« Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent dispenser du droit d'usage visé à l'article 3, les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de la Partie contractante d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission européenne. »

A la suite des amendements sous avis, l'exemption pour le secteur artisanal sera désormais fixée par le projet d'article 3 paragraphe 1^{er} c) de la loi modifiée du 24 février 1995 de la manière suivante :

« les véhicules utilisés dans le cadre d'une des activités reprises sur la liste A, ou liste B, ou liste C, tel que prévu à l'article 12, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, et pour laquelle une autorisation d'établissement ou toute autre autorisation équivalente a été émise, lorsque :

1° la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes ;

2° le conducteur transporte du matériel, des équipements ou des machines utilisés dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale ;

3° le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui. »

Une première observation procède du constat qu'à la suite de la directive (UE) 2022/362 aucune exemption pour les véhicules ayant une masse en charge maximale techniquement admissible de 12 tonnes n'est envisageable ; mais, seulement pour les véhicules dont la masse en charge maximale ne dépassent pas 7,5 tonnes.

Aussi, l'actuelle exemption prévue au Luxembourg pour les véhicules ayant une masse de 12 tonnes ou plus qui sont utilisés exclusivement sur le territoire national par le secteur artisanal pour le « *transport d'outils, d'équipements et de machines à destination ou en provenance des lieux de travail et des chantiers* »⁴ va disparaître avec l'entrée en vigueur du projet de loi sous avis.

En revanche, au 26 mars 2027, comme la taxation s'appliquera aux véhicules ayant une masse en charge maximale techniquement admissible supérieure à 3,5 tonnes, l'exemption pour les véhicules du secteur artisanal d'une masse en charge maximale techniquement admissible inférieure à 7,5 tonnes trouvera application.

L'extension du droit d'usage aux poids lourds du secteur artisanal, dès l'entrée en vigueur du projet de loi sous avis pour les véhicules d'une masse en charge maximale techniquement admissible de 12 tonnes et plus, et, au 26 mars 2027 pour ceux dont cette masse en charge est de 7,5 tonnes ou plus, devra donc être anticipée par les entreprises concernées afin d'évaluer la hausse de leurs coûts de fonctionnement dans leur activité.

Concernant la portée de l'exemption, le projet de loi sous avis, tel qu'amendé reprend les termes de la directive (UE) 2022/362, qui sont plus larges que l'actuelle exemption qui ne vise au Luxembourg que 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.

En effet, sont désormais exemptés, non seulement les « outils » mais plus largement le « matériel », en plus des « équipements ou des machines », et aussi les « marchandises fabriquées de manière artisanale ».

On notera en particulier que la notion de matériel a une acceptation large, et qu'il doit inclure, en plus des outils, tout type de matériaux nécessaires à l'activité artisanale objet du transport, comme des graviers, des ardoises, du métal de construction ou autres.

Le projet de loi sous avis tel qu'amendé précise aussi que « le transport ne doit pas être effectué pour le compte d'autrui », ce qui se justifie puisque l'objectif n'est pas de favoriser les services de transport, mais d'éviter de ne pas faire peser des charges plus lourdes aux entreprises locales du secteur artisanal.

La Chambre des Métiers attire l'attention que s'il est clair que le transport ne doit pas être sous-traité pour bénéficier de l'exemption du droit d'usage, une telle condition ne devrait pas être ajoutée concernant le matériel, les équipements ou machines objet du transport qui sont destinés à un client, qu'il soit privé ou professionnel.

En effet, le matériel, les équipements ou les machines transportés sont naturellement destinés à une activité artisanale, c'est-à-dire une activité exercée pour un client, que ce soit un particulier ou une autre entreprise.

⁴ Terminologie utilisée par l'actuel article 3 du règlement grand-ducal du 21 mai 2019 pris en exécution de la loi modifiée du 24 février 1995.

Afin d'éviter toute incertitude juridique pour les entreprises concernées, la mise en œuvre de cette exemption devrait être clarifiée vis-à-vis de l'Administration des douanes et accises qui est l'autorité compétente au Luxembourg pour la délivrance des certificats d'exemption.

* * *

La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal lui soumis pour avis que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 14 octobre 2024

Pour la Chambre des Métiers



Tom WIRION
Directeur Général



Tom OBERWEIS
Président



Luxembourg, le 12 août 2024

Monsieur le Président
de la Chambre des métiers
Luxembourg

Personne en charge du dossier : Gilles CASPAR
Tél. : 247-84947

Réf. : 392-23D

Objet : Projet de loi portant :

- 1° 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 poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 ;
- 2° 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

Monsieur le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de soumettre à l'avis de votre chambre les amendements parlementaires relatifs au projet de loi sous rubrique.

Je joins en annexe le texte des amendements accompagné d'un commentaire ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi tenant compte des amendements susmentionnés.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

La Ministre de la Mobilité et
des Travaux publics

Yuriko Backes

N° 8281⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant :

- 1° 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 poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 ;**
- 2° 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**

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(5.7.2024)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 27 juin 2024.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés.

*

I. OBSERVATIONS PRELIMINAIRES

À l'article 2, point 1°, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, dans sa teneur proposée, le Conseil d'État estime dans ses observations d'ordre légistique que la disposition constitue une disposition transitoire qui trouverait mieux sa place dans un article 10 nouveau *in fine* de la loi faisant l'objet de modifications par le présent projet de loi. Dans la mesure où à compter du 26 mars 2027, les véhicules de plus de 3,5 tonnes seront concernés, les auteurs du projet de loi craignent que déplacer cet alinéa dans un nouvel article 10 *in fine* de la loi puisse créer une confusion. Cette dissociation pourrait faire croire, à la lecture de l'alinéa 1^{er}, que seuls les véhicules d'une masse en charge techniquement admissible de 12 tonnes ou plus sont soumis à ce droit d'usage, alors que les véhicules présentant une masse en charge techniquement admissible de 3,5 tonnes seront également concernés dès le 26 mars 2027. Il est donc préférable de ne pas transférer cette disposition, mais de se conformer aux observations légistiques du Conseil d'État et de se référer à « l'alinéa 1^{er} » afin d'éviter que le renvoi ne soit inexact par la suite d'une modification.

II. AMENDEMENTS

Amendement 1^{er} – Article 2

La commission propose de modifier l'article 2 du projet comme suit :

« **Art. 2.** L'article 2 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, est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) L'utilisation d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire à une autoroute sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule dont la masse maximale techniquement admissible est ~~supérieure à~~ de 12 tonnes ou plus est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1^{er} et 8 de l'Accord.

Sans préjudice de l'alinéa ~~précédent~~ 1^{er}, les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, le droit d'usage est perçu à compter du 26 mars 2027. »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « autoroute » : les voies publiques qui répondent aux critères de la définition afférente de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 6), de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et ~~approuvée par la loi du 27 mai 1975 et qui sont signalées comme telles ;~~

2° « route de caractère similaire à une autoroute » : voie publique autre qu'une autoroute qui est réservée à la circulation automobile, qui ne dessert pas de propriétés riveraines, et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles ; le terme « route pour véhicules automoteurs » est utilisé avec la même signification que le terme « route de caractère similaire à une autoroute » ;

3° « droit d'usage » : une somme déterminée dont le paiement donne le droit à un véhicule, pendant une durée donnée, d'utiliser les autoroutes ou les routes de caractère similaire à une autoroute ;

4° « véhicule » : un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 3,5 tonnes, ~~conformément à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17, 18 et 19 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, telle que modifiée ;~~

5° « véhicule à émission nulle »:

a) un « véhicule utilitaire lourd à émission nulle » défini à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil ; ou

b) une voiture particulière, un minibus ou un véhicule utilitaire léger sans moteur à combustion interne ;

6° « véhicule de la classe d'émissions "Euro 0", "Euro I", "Euro II", "Euro III", "Euro IV", "Euro V", "VRE", "Euro VI" »: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. » » .

Commentaire de l'amendement 1^{er}

Quant à l'article 2, point 1°, du projet de loi, le Conseil d'État a soulevé dans son avis du 29 mars 2024 que la formulation choisie par les auteurs du projet, selon laquelle la soumission au droit d'usage s'applique aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 12 tonnes, exclut les véhicules dont la masse en charge techniquement admissible est égale à

12 tonnes. Dans la mesure où cette tournure était de nature à exclure ces véhicules et ne respecte pas les prescriptions 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 (ci-après « Accord ») tel que modifié par le Protocole et 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 (ci-après « la directive »), le Conseil d'État s'est formellement opposé au point 1° du projet de loi.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever cette opposition formelle, il est proposé de modifier la formulation pour viser les véhicules « dont la masse maximale techniquement admissible est de 12 tonnes ou plus », reprenant ainsi le libellé de l'article 7, paragraphe 13, de la directive.

Quant à l'article 2, point 2°, le Conseil d'État a constaté que la définition du terme « autoroute » qui avait été reprise telle qu'elle figure actuellement dans la loi était similaire à la définition figurant dans la directive. Néanmoins, la définition de la directive comporte une précision faisant défaut dans la Convention de Vienne du 8 novembre 1968, à savoir que l'autoroute ne croise pas de piste cyclable. Étant donné que les définitions du Protocole s'imposent en droit national, le Conseil d'État s'est formellement opposé à la définition du terme « autoroute » dans la teneur projetée.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de remplacer le renvoi à la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 par un renvoi à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 6), de la directive.

Quant à la définition du terme « véhicule », le Conseil d'État a souligné que la référence à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17), 18) et 19), de la directive est superflète dans la mesure où le point 4° couvre à suffisance les hypothèses y visées.

Par conséquent, la commission parlementaire propose de supprimer la référence.

Amendement 2 – Article 3

La commission propose de modifier l'article 3 du projet de loi comme suit :

« **Art. 3.** L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Sont exemptés du droit d'usage:

- a) les véhicules de l'armée, de la pPolice grand-ducale, de l'aAdministration des douanes et accises, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, les véhicules destinés à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes et routes de caractère similaire à une autoroute ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels ;
- b) les véhicules visés à aux lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q), et r) de l'article 13, paragraphe 1^{er}, lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q) et r), du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié ;
- c) ~~les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur le territoire national sous le couvert de plaques rouges conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence ;~~
- d) c) les véhicules utilisés dans le cadre d'une des activités reprises sur la liste A, ou liste B, ou liste C, tel que prévu à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, et pour laquelle une autorisation d'établissement ou toute autre autorisation équivalente a été émise, lorsque :
 - 1° la masse en charge maximale techniquement admissible des véhicules est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes ;
 - 2° le conducteur transporte du matériel, des équipements ou des machines utilisés dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale ;

- 3° le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui ;
- e) d) les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes ;
- f) les véhicules utilisés ou détenus par une personne handicapée dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence. » ;
- 2° Au paragraphe 2, les termes « , d) et f) c) » sont insérés entre les termes « sous b) » et « doivent être munis ».».

Commentaire de l'amendement 2

Quant à l'article 3, point 1°, ancienne lettre c), du projet de loi, le Conseil d'État rappelle que l'exonération prévue peut être accordée à condition que les opérations de transport effectuées ne créent pas de distorsion de la concurrence et sous réserve de l'obtention d'un accord de la Commission européenne, qui est également chargée d'examiner d'éventuelles distorsions de la concurrence. Cette disposition reprend l'article 4, paragraphe 2, du traité tel que modifié par le Protocole pour tenir compte d'une éventuelle modification de l'article 6 de la directive, actuellement en discussion. Néanmoins, il s'avère que le nombre de véhicules qui pourraient se prévaloir de cette exemption est faible, rendant la charge administrative engendrée disproportionnée.

Étant donné que la directive et le Protocole offrent aux États parties la possibilité d'exempter les véhicules ne circulant qu'occasionnellement sur leur territoire, la commission parlementaire propose de supprimer la lettre c) et de ne plus prévoir d'exemption pour les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur le territoire national sous le couvert de plaques rouges. Les lettres d) et e) deviennent par conséquent les nouvelles lettres c) et d).

Quant à l'article 3, point 1°, ancienne lettre d), devenue lettre c), il est proposé d'insérer la nouvelle « liste C » aux listes prévues à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, afin de tenir compte d'une modification législative intervenue après le dépôt du projet de loi devant la Chambre des Députés et la saisine du Conseil d'État. En effet, tel que soulevé dans son avis du 13 novembre 2023, la Chambre des Métiers signale que ces activités sont également susceptibles de bénéficier de cette exemption, ce qui a été confirmé aux auteurs du projet par la direction générale des Classes moyennes du ministère de l'Économie. Il est par conséquent proposé d'insérer cette nouvelle liste à l'ancienne lettre d), devenue la lettre c).

Quant à l'article 3, point 1°, lettre f), le Conseil d'État note que les termes « personne handicapée » ne sont pas autrement définis dans le cadre de la disposition et signale donc que toute personne pouvant se prévaloir d'une déficience quelconque bénéficie d'office de l'exemption prévue par la disposition ne laissant ainsi aucune possibilité d'appréciation de la part de l'administration quant à la nature et au degré des déficiences. Au vu du fait que la directive laisse le choix aux États membres d'introduire une telle exemption et des considérations du Conseil d'État quant à la mise en œuvre d'une telle exemption et de l'absence d'appréciation de l'administration quant à la nature et au degré des déficiences, il est proposé de supprimer la lettre f).

Amendement 3 – Annexe

Il est proposé d'introduire l'annexe suivante intitulée « ANNEXE » :

« ANNEXE

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 poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures

Les Gouvernements du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède,

Parties contractantes à l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds, ci-après désigné « l'Accord », modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'Accord précité, et

le Protocole du 22 mars 2000 visant à appliquer 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

le Protocole du 21 octobre 2010 visant à appliquer 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 à instaurer un système de vignette électronique, et

le Protocole du 6 décembre 2017 visant à appliquer 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,

Vu l'adoption de la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ci-après dénommée la « Directive »

Considérant que l'intention du Royaume de Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède est d'appliquer les variations visées à l'article 7 octies bis, paragraphe 1^{er}, deuxième et troisième alinéas, de la Directive au 1^{er} janvier 2025 et de n'appliquer les droits d'usage qu'aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible est d'au moins 12 tonnes jusqu'au 25 mars 2027, date à laquelle le droit est appliqué aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible excède 3,5 tonnes,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article 1

Dans le premier considérant du préambule de l'Accord, le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 2

L'article 2 de l'Accord est modifié comme suit :

- 1) Au paragraphe 1^{er}, les termes « Article 2, points a), c), e) et f) » sont remplacés par les termes « Article 2, paragraphe 1^{er}, points 6), 16), 29), 32), 33), 34), 35) et 38) ».
- 2) Au paragraphe 1^{er}, le libellé « telle que modifiée par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».
- 3) Au paragraphe 2, le terme « véhicule » est remplacé par ce qui suit :
« véhicule » : un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 3,5 tonnes, conformément à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17, 18 et 19 de la Directive. »
- 4) Au paragraphe 2, le terme « Directive » est ajouté avec la signification suivante :
« Directive »: 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, modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 3

À l'article 3 de l'Accord, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

1. Conformément aux articles du présent Accord, les Parties contractantes appliqueront, à compter du 1^{er} janvier 1995, un système commun de droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules. Jusqu'au 25 mars 2027, conformément à l'article 7, paragraphe 13, de la Directive, les droits d'usage ne sont appliqués qu'aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible n'est pas inférieure à 12 tonnes.

Article 4

L'article 4 de l'Accord est modifié comme suit :

- 1) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :
 2. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent dispenser du droit d'usage visé à l'article 3, les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de la Partie contractante d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission européenne.
- 2) Les paragraphes 3 et 4 sont renumérotés paragraphes 5 et 6.
- 3) Après le paragraphe 2, les deux paragraphes suivants sont ajoutés :
 3. Les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes sont exonérés du droit d'usage visé à l'article 3.
 4. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent exonérer du droit d'usage visé à l'article 3 les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes, destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui.

Article 5

L'article 8 de l'Accord est modifié comme suit :

- 1) Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Jusqu'au 31 décembre 2024, le droit d'usage annuel, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Pour une année</u>	
	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux maximum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>1 407 euro</u>	<u>2 359 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>1 223 euro</u>	<u>2 042 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>1 065 euro</u>	<u>1 776 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>926 euro</u>	<u>1 543 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>842 euro</u>	<u>1 404 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>796 euro</u>	<u>1 327 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>750 euro</u>	<u>1 250 euro</u>

<i>Pour un mois</i>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>140 euro</u>	<u>235 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>122 euro</u>	<u>204 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>106 euro</u>	<u>177 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>92 euro</u>	<u>154 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>84 euro</u>	<u>140 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>79 euro</u>	<u>132 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>75 euro</u>	<u>125 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>37 euro</u>	<u>62 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>32 euro</u>	<u>54 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>28 euro</u>	<u>47 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>24 euro</u>	<u>41 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>22 euro</u>	<u>37 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>21 euro</u>	<u>35 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>20 euro</u>	<u>33 euro</u>

<i>Pour une journée</i>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>

«

2) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. À compter du 1^{er} janvier 2025, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

<i>Pour une année</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>1 434 euro</u>	<u>2 404 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>1 246 euro</u>	<u>2 081 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>1 085 euro</u>	<u>1 810 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>944 euro</u>	<u>1 572 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>858 euro</u>	<u>1 431 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>811 euro</u>	<u>1 352 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>764 euro</u>	<u>1 274 euro</u>
<u>2</u>		<u>688 euro</u>	<u>1 146 euro</u>
<u>3</u>		<u>592 euro</u>	<u>987 euro</u>
<u>4</u>		<u>459 euro</u>	<u>764 euro</u>
<u>5</u>		<u>191 euro</u>	<u>319 euro</u>

<i>Pour un mois</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>143 euro</u>	<u>240 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>124 euro</u>	<u>208 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>108 euro</u>	<u>181 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>94 euro</u>	<u>157 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>85 euro</u>	<u>143 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>81 euro</u>	<u>135 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>76 euro</u>	<u>124 euro</u>
<u>2</u>		<u>68 euro</u>	<u>114 euro</u>
<u>3</u>		<u>59 euro</u>	<u>98 euro</u>
<u>4</u>		<u>45 euro</u>	<u>76 euro</u>
<u>5</u>		<u>19 euro</u>	<u>31 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>50 euro</u>	<u>84 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>44 euro</u>	<u>73 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>38 euro</u>	<u>63 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>33 euro</u>	<u>55 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>30 euro</u>	<u>50 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>28 euro</u>	<u>47 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>27 euro</u>	<u>45 euro</u>

<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>2</u>		<u>24 euro</u>	<u>40 euro</u>
<u>3</u>		<u>21 euro</u>	<u>35 euro</u>
<u>4</u>		<u>16 euro</u>	<u>27 euro</u>
<u>5</u>		<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>

<u>Pour une journée</u>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>14 euro</u>	<u>24 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>12 euro</u>	<u>21 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>11 euro</u>	<u>18 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>9 euro</u>	<u>16 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>9 euro</u>	<u>14 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>8 euro</u>	<u>14 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>8 euro</u>	<u>13 euro</u>
<u>2</u>		<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>3</u>		<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
<u>4</u>		<u>5 euro</u>	<u>8 euro</u>
<u>5</u>		<u>2 euro</u>	<u>4 euro</u>

«

«3) Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3. Nonobstant le paragraphe 2, à compter du 26 mars 2027, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes :

<u>Pour une année</u>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>956 euro</u>	<u>1 603 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>831 euro</u>	<u>1 387 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>723 euro</u>	<u>1 206 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>629 euro</u>	<u>1 048 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>572 euro</u>	<u>954 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>541 euro</u>	<u>901 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>510 euro</u>	<u>849 euro</u>
<u>2</u>		<u>459 euro</u>	<u>764 euro</u>
<u>3</u>		<u>395 euro</u>	<u>658 euro</u>
<u>4</u>		<u>306 euro</u>	<u>510 euro</u>
<u>5</u>		<u>130 euro</u>	<u>213 euro</u>

<i>Pour un mois</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>95 euro</u>	<u>160 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>83 euro</u>	<u>138 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>72 euro</u>	<u>120 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>62 euro</u>	<u>104 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>57 euro</u>	<u>95 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>54 euro</u>	<u>90 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>51 euro</u>	<u>84 euro</u>
<u>2</u>		<u>45 euro</u>	<u>76 euro</u>
<u>3</u>		<u>39 euro</u>	<u>65 euro</u>
<u>4</u>		<u>30 euro</u>	<u>51 euro</u>
<u>5</u>		<u>13 euro</u>	<u>21 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>33 euro</u>	<u>56 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>29 euro</u>	<u>49 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>25 euro</u>	<u>42 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>22 euro</u>	<u>37 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>20 euro</u>	<u>33 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>19 euro</u>	<u>32 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>18 euro</u>	<u>30 euro</u>
<u>2</u>		<u>16 euro</u>	<u>27 euro</u>
<u>3</u>		<u>14 euro</u>	<u>23 euro</u>
<u>4</u>		<u>11 euro</u>	<u>18 euro</u>
<u>5</u>		<u>5 euro</u>	<u>8 euro</u>

<i>Pour une journée</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>10 euro</u>	<u>16 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>8 euro</u>	<u>14 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>5 euro</u>	<u>9 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>5 euro</u>	<u>8 euro</u>

<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>2</u>		<u>4 euro</u>	<u>7 euro</u>
<u>3</u>		<u>4 euro</u>	<u>6 euro</u>
<u>4</u>		<u>3 euro</u>	<u>5 euro</u>
<u>5</u>		<u>2 euro</u>	<u>2 euro</u>

«

4) Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4.

a. Conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1^{er}, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, chaque Partie contractante applique la variation de l'article 7 *octies bis* au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO₂ de référence aux sous-groupes de poids lourds relevant de l'article 2, paragraphe 1^{er}, points a-d, du Règlement 2019/1242/UE.

Pour les groupes de poids lourds qui ne relèvent pas de cet article, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, les classes 1, 4 et 5 d'émission de CO₂ sont appliquées au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO₂ de référence dans les actes d'exécution par la Commission européenne.

b. Si le Règlement 2019/1242/UE est modifié de manière à couvrir les émissions de CO₂ pour un groupe ou un sous-groupe de véhicules pour lequel des émissions de CO₂ de référence sont publiées, les Parties contractantes, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, appliquent ces émissions de CO₂ de référence et appliquent les classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1^{er}, alinéas 3 et 4 de la Directive, dans le délai prévu dans l'acte législatif modifiant le Règlement 2019/1242/UE.

c. Conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphes 1^{er} et 2, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, chaque Partie contractante établit, si elles sont disponibles, pour chaque type de poids lourd, les classes 1, 2, 3, 4 ou 5 d'émission de CO₂ et veille à ce que la classification d'un véhicule appartenant à la classe 2 ou 3 d'émissions de CO₂ soit réévaluée tous les six ans après la date de la première immatriculation dudit véhicule et à ce que, le cas échéant, le véhicule soit reclassé dans la classe d'émissions correspondante sur la base des seuils applicables à ce moment-là. »

5) Un nouveau paragraphe 5 est inséré :

« 5. Si un droit d'usage est perçu à la date de reclassement, comme mentionné au paragraphe 4, point c, le reclassement prend effet le premier jour d'une nouvelle vignette le jour de ce reclassement ou postérieurement à celui-ci. »

Article 6

À l'article 9, paragraphe 2, de l'Accord, le troisième point est remplacé comme suit :

« 3. Nombre d'essieux, classe d'émission Euro, masse en charge maximale techniquement admissible, classe d'émission de CO₂ et si disponible, émission de CO₂ du véhicule, »

Article 7

À l'article 14, paragraphe 1^{er} de l'Accord, un quatrième point est ajouté :

« 4. la coordination de la date exacte d'application des émissions de CO₂ de référence visée à l'article 8, paragraphe 4, points a et b, de l'Accord. »

Article 8

À l'article 20 de l'Accord, le libellé « 31 décembre 2029 » est remplacé par le libellé « 25 mars 2032 », conformément à l'article 7, paragraphes 11 et 12 de la Directive.

Article 9

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs auront notifié par écrit au Secrétariat du Conseil de l'Union européenne par la voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs États respectifs ont été remplies.
2. Si l'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1^{er} est le 1^{er} décembre 2024, le 1^{er} janvier 2025 ou le 1^{er} février 2025, les tarifs prévus à l'article 5, paragraphe 2, du Protocole entreront en vigueur le 25 mars 2025.
3. Si l'entrée en vigueur visée au paragraphe 1^{er} a lieu le 1^{er} mars 2025 ou par la suite, les tarifs prévus au paragraphe 2 de l'article 5 du Protocole entreront en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de deux mois après l'entrée en vigueur du Protocole lui-même.
4. Les tarifs de l'article 5, paragraphe 1^{er}, du Protocole s'appliqueront jusqu'à ce que les tarifs de l'article 5, paragraphe 2, soient perçus conformément aux paragraphes 1^{er}, 2 ou 3 du présent article. Les tarifs prévus à l'article 5 ne s'appliqueront pas de manière rétroactive.
5. Le Dépositaire transmettra aux Gouvernements de toutes les Parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe 1^{er} et les informera de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

FAIT à Bruxelles, le 29 mars 2023 en langue danoise, néerlandaise, française et suédoise, chaque texte faisant également foi, en un original qui sera déposé aux archives du Secrétariat général du Conseil ; le Secrétariat général du Conseil transmettra à chacune des Parties contractantes à l'Accord une copie certifiée conforme. »

Commentaire de l'amendement 3

Le Conseil d'État a signalé dans ses observations d'ordre légistique que le texte du protocole d'amendement à soumettre à l'approbation du législateur doit suivre immédiatement le dispositif proprement dit et porter l'intitulé « ANNEXE ». Il est par conséquent proposé de procéder ainsi et d'insérer une annexe au présent projet de loi.

Je vous saurais gré de bien vouloir soumettre les amendements exposés ci-dessus au Conseil d'État pour avis complémentaire.

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés
Claude WISELER

TEXTE COORDONNE MODIFIE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

portant :

1° portant approbation du pProtocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 29 mars 2023 ;

2° modifiant 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

Chapitre 1^{er} – Approbation du pProtocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, fait à Bruxelles, le 29 mars 2023

Art. 1^{er}. Est approuvé le pProtocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé fait à Bruxelles, en date du le 29 mars 2023.

Chapitre 2 – 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

Art. 2. L'article 2 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, est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) L'utilisation d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire à une autoroute sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule dont la masse maximale techniquement admissible est supérieure à de 12 tonnes ou plus est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1^{er} et 8 de l'Accord.

Sans préjudice de l'alinéa précédent 1^{er}, les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes, le droit d'usage est perçu à compter du 26 mars 2027. »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « autoroute » : les voies publiques qui répondent aux critères de la définition afférente de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 6), de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du

- ~~17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 et qui sont signalées comme telles ;~~
- 2° « route de caractère similaire à une autoroute » : voie publique autre qu'une autoroute qui est réservée à la circulation automobile, qui ne dessert pas de propriétés riveraines, et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles ; le terme « route pour véhicules automoteurs » est utilisé avec la même signification que le terme « route de caractère similaire à une autoroute » ;
- 3° « droit d'usage » : une somme déterminée dont le paiement donne le droit à un véhicule, pendant une durée donnée, d'utiliser les autoroutes ou les routes de caractère similaire à une autoroute ;
- 4° « véhicule » : un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 3,5 tonnes, ~~conformément à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17, 18 et 19 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, telle que modifiée ;~~
- 5° « véhicule à émission nulle » :
- a) ~~un « véhicule utilitaire lourd à émission nulle » défini à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil ; ou~~
- b) une voiture particulière, un minibus ou un véhicule utilitaire léger sans moteur à combustion interne ;
- 6° « véhicule de la classe d'émissions "Euro 0", "Euro I", "Euro II", "Euro III", "Euro IV", "Euro V", "VRE", "Euro VI" » : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. » » .

Art. 3. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

- « (1) Sont exemptés du droit d'usage :
- a) les véhicules de l'armée, de la ~~p~~Police grand-ducale, de l'~~a~~AAdministration des douanes et accises, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, les véhicules destinés à l'entretien et à l'exploitation des autoroutes et routes de caractère similaire à une autoroute ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels ;
- b) les véhicules visés ~~à aux lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q), et r)~~ aux lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q) et r) de l'article 13, paragraphe 1^{er}, lettres b), c), d), g), h), j), k), l), q) et r), du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié ;
- c) ~~les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur le territoire national sous le couvert de plaques rouges conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence ;~~
- d) c) les véhicules utilisés dans le cadre d'une des activités reprises sur la liste A, ou liste B, ou liste C, tel que prévu à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, et pour laquelle une autorisation d'établissement ou toute autre autorisation équivalente a été émise, lorsque :
- 1° la masse en charge maximale techniquement admissible des véhicules est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes ;

- 2° le conducteur transporte du matériel, des équipements ou des machines utilisés dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale ;
- 3° le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui ;
- e d) les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes ;
- f) les véhicules utilisés ou détenus par une personne handicapée dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence. » ;
- 2° Au paragraphe 2, les termes « , d) et f-c) » sont insérés entre les termes « sous b) » et « doivent être munis ».».

Art. 4. À l'article 4, première phrase, de la même loi, à la phrase liminaire, les termes « , des classes d'émissions de CO₂ » sont insérés entre les termes « normes Euro » et « et le nombre d'essieux de véhicules ».

Art. 5. À l'annexe de la même loi, le point 4 intitulé « Véhicules EURO VI » est remplacé par le libellé suivant :

	<i>CO</i> (mg/kWh)	<i>HCT</i> (mg/kWh)	<i>HCNM</i> (mg/kWh)	<i>CH₄</i> (mg/kWh)	<i>NO_x</i> ⁽¹⁾ (mg/kWh)	<i>NH₃</i> (ppm)	<i>Masse de particules</i> (mg/kWh)	<i>Nombre de particules</i> (#/kWh)
Procédure d'essai WHSC (APC)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (APC)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
Procédure d'essai WHTC (AC)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Note:

AC = allumage commandé.

APC = allumage par compression.

⁽¹⁾ Le niveau admissible de la composante NO₂ dans la valeur limite des NO_x peut être défini à un stade ultérieur.».

».

*

ANNEXE

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 poids lourds conformément à la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures

Les Gouvernements du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède,

Parties contractantes à l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des poids lourds, ci-après désigné « l'Accord », modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'Accord précité, et le Protocole du 22 mars 2000 visant à appliquer 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

le Protocole du 21 octobre 2010 visant à appliquer 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 à instaurer un système de vignette électronique, et

le Protocole du 6 décembre 2017 visant à appliquer 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,

Vu l'adoption de la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les Directives 1999/37/CE, 2019/520/UE et 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ci-après dénommée la « Directive »

Considérant que l'intention du Royaume de Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède est d'appliquer les variations visées à l'article 7 octies bis, paragraphe 1^{er}, deuxième et troisième alinéas, de la Directive au 1^{er} janvier 2025 et de n'appliquer les droits d'usage qu'aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible est d'au moins 12 tonnes jusqu'au 25 mars 2027, date à laquelle le droit est appliqué aux poids lourds dont la masse en charge maximale techniquement admissible excède 3,5 tonnes,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article 1

Dans le premier considérant du préambule de l'Accord, le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 2

L'article 2 de l'Accord est modifié comme suit :

- 1) Au paragraphe 1^{er}, les termes « Article 2, points a), c), e) et f) » sont remplacés par les termes « Article 2, paragraphe 1^{er}, points 6), 16), 29), 32), 33), 34), 35) et 38) ».
- 2) Au paragraphe 1^{er}, le libellé « telle que modifiée par la Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 » est remplacé par le libellé « telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».
- 3) Au paragraphe 2, le terme « véhicule » est remplacé par ce qui suit :
« véhicule » : un véhicule à moteur, à quatre roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés, prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises dont la masse en charge maximale techniquement admissible dépasse 3,5 tonnes, conformément à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points 17, 18 et 19 de la Directive. »
- 4) Au paragraphe 2, le terme « Directive » est ajouté avec la signification suivante :
« Directive »: 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, modifiée en dernier lieu par la Directive 2022/362/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 ».

Article 3

À l'article 3 de l'Accord, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

1. Conformément aux articles du présent Accord, les Parties contractantes appliqueront, à compter du 1^{er} janvier 1995, un système commun de droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules. Jusqu'au 25 mars 2027, conformément à l'article 7, paragraphe 13, de la Directive, les droits d'usage ne sont appliqués qu'aux véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible n'est pas inférieure à 12 tonnes.

Article 4

L'article 4 de l'Accord est modifié comme suit :

1) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

2. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent dispenser du droit d'usage visé à l'article 3, les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de la Partie contractante d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les opérations de transport effectuées par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission européenne.

2) Les paragraphes 3 et 4 sont renumérotés paragraphes 5 et 6.

3) Après le paragraphe 2, les deux paragraphes suivants sont ajoutés :

3. Les véhicules à émission nulle dont la masse en charge maximale techniquement admissible est inférieure ou égale à 4,25 tonnes sont exonérés du droit d'usage visé à l'article 3.

4. Sur leurs territoires respectifs, les Parties contractantes peuvent exonérer du droit d'usage visé à l'article 3 les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 7,5 tonnes, destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui.

Article 5

L'article 8 de l'Accord est modifié comme suit :

1) Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Jusqu'au 31 décembre 2024, le droit d'usage annuel, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

<u>Pour une année</u>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux maximum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>1 407 euro</u>	<u>2 359 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>1 223 euro</u>	<u>2 042 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>1 065 euro</u>	<u>1 776 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>926 euro</u>	<u>1 543 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>842 euro</u>	<u>1 404 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>796 euro</u>	<u>1 327 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>750 euro</u>	<u>1 250 euro</u>

<u>Pour un mois</u>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>140 euro</u>	<u>235 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>122 euro</u>	<u>204 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>106 euro</u>	<u>177 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>92 euro</u>	<u>154 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>84 euro</u>	<u>140 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>79 euro</u>	<u>132 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>75 euro</u>	<u>125 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>37 euro</u>	<u>62 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>32 euro</u>	<u>54 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>28 euro</u>	<u>47 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>24 euro</u>	<u>41 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>22 euro</u>	<u>37 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>21 euro</u>	<u>35 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>20 euro</u>	<u>33 euro</u>

<i>Pour une journée</i>		
<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>non-EURO</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO I</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO II</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO III</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO IV</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO V</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>12 euro</u>	<u>12 euro</u>

«

2) Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. À compter du 1^{er} janvier 2025, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules :

<i>Pour une année</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>1 434 euro</u>	<u>2 404 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>1 246 euro</u>	<u>2 081 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>1 085 euro</u>	<u>1 810 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>944 euro</u>	<u>1 572 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>858 euro</u>	<u>1 431 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>811 euro</u>	<u>1 352 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>764 euro</u>	<u>1 274 euro</u>
<u>2</u>		<u>688 euro</u>	<u>1 146 euro</u>
<u>3</u>		<u>592 euro</u>	<u>987 euro</u>
<u>4</u>		<u>459 euro</u>	<u>764 euro</u>
<u>5</u>		<u>191 euro</u>	<u>319 euro</u>

<i>Pour un mois</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>143 euro</u>	<u>240 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>124 euro</u>	<u>208 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>108 euro</u>	<u>181 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>94 euro</u>	<u>157 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>85 euro</u>	<u>143 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>81 euro</u>	<u>135 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>76 euro</u>	<u>124 euro</u>
<u>2</u>		<u>68 euro</u>	<u>114 euro</u>
<u>3</u>		<u>59 euro</u>	<u>98 euro</u>
<u>4</u>		<u>45 euro</u>	<u>76 euro</u>
<u>5</u>		<u>19 euro</u>	<u>31 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>50 euro</u>	<u>84 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>44 euro</u>	<u>73 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>38 euro</u>	<u>63 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>33 euro</u>	<u>55 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>30 euro</u>	<u>50 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>28 euro</u>	<u>47 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>27 euro</u>	<u>45 euro</u>
<u>2</u>		<u>24 euro</u>	<u>40 euro</u>
<u>3</u>		<u>21 euro</u>	<u>35 euro</u>
<u>4</u>		<u>16 euro</u>	<u>27 euro</u>
<u>5</u>		<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>

<i>Pour une journée</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>14 euro</u>	<u>24 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>12 euro</u>	<u>21 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>11 euro</u>	<u>18 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>9 euro</u>	<u>16 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>9 euro</u>	<u>14 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>8 euro</u>	<u>14 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>8 euro</u>	<u>13 euro</u>

<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>2</u>		<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>
<u>3</u>		<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
<u>4</u>		<u>5 euro</u>	<u>8 euro</u>
<u>5</u>		<u>2 euro</u>	<u>4 euro</u>

«

3) Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3. Nonobstant le paragraphe 2, à compter du 26 mars 2027, le droit d'usage, frais administratifs compris, s'élève pour les véhicules dont la masse en charge maximale techniquement admissible est supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure à 12 tonnes :

<i>Pour une année</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>956 euro</u>	<u>1 603 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>831 euro</u>	<u>1 387 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>723 euro</u>	<u>1 206 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>629 euro</u>	<u>1 048 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>572 euro</u>	<u>954 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>541 euro</u>	<u>901 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>510 euro</u>	<u>849 euro</u>
<u>2</u>		<u>459 euro</u>	<u>764 euro</u>
<u>3</u>		<u>395 euro</u>	<u>658 euro</u>
<u>4</u>		<u>306 euro</u>	<u>510 euro</u>
<u>5</u>		<u>130 euro</u>	<u>213 euro</u>

<i>Pour un mois</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>95 euro</u>	<u>160 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>83 euro</u>	<u>138 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>72 euro</u>	<u>120 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>62 euro</u>	<u>104 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>57 euro</u>	<u>95 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>54 euro</u>	<u>90 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>51 euro</u>	<u>84 euro</u>
<u>2</u>		<u>45 euro</u>	<u>76 euro</u>
<u>3</u>		<u>39 euro</u>	<u>65 euro</u>
<u>4</u>		<u>30 euro</u>	<u>51 euro</u>
<u>5</u>		<u>13 euro</u>	<u>21 euro</u>

<i>Pour une semaine</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>33 euro</u>	<u>56 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>29 euro</u>	<u>49 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>25 euro</u>	<u>42 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>22 euro</u>	<u>37 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>20 euro</u>	<u>33 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>19 euro</u>	<u>32 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>18 euro</u>	<u>30 euro</u>
<u>2</u>		<u>16 euro</u>	<u>27 euro</u>
<u>3</u>		<u>14 euro</u>	<u>23 euro</u>
<u>4</u>		<u>11 euro</u>	<u>18 euro</u>
<u>5</u>		<u>5 euro</u>	<u>8 euro</u>

<i>Pour une journée</i>			
<u>Classe d'émissions de CO₂</u>	<u>Classe d'émissions Euro</u>	<u>Trois essieux maximum</u>	<u>Quatre essieux minimum</u>
<u>1</u>	<u>non-EURO</u>	<u>10 euro</u>	<u>16 euro</u>
	<u>EURO I</u>	<u>8 euro</u>	<u>14 euro</u>
	<u>EURO II</u>	<u>7 euro</u>	<u>12 euro</u>
	<u>EURO III</u>	<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
	<u>EURO IV</u>	<u>6 euro</u>	<u>10 euro</u>
	<u>EURO V</u>	<u>5 euro</u>	<u>9 euro</u>
	<u>EURO VI ou moins polluants</u>	<u>5 euro</u>	<u>8 euro</u>
<u>2</u>		<u>4 euro</u>	<u>7 euro</u>
<u>3</u>		<u>4 euro</u>	<u>6 euro</u>
<u>4</u>		<u>3 euro</u>	<u>5 euro</u>
<u>5</u>		<u>2 euro</u>	<u>2 euro</u>

«

4) Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4.

a. Conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1^{er}, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, chaque Partie contractante applique la variation de l'article 7 *octies bis* au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO₂ de référence aux sous-groupes de poids lourds relevant de l'article 2, paragraphe 1^{er}, points a-d, du Règlement 2019/1242/UE.

Pour les groupes de poids lourds qui ne relèvent pas de cet article, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, les classes 1, 4 et 5 d'émission de CO₂ sont appliquées au plus tard trois ans après la publication des émissions de CO₂ de référence dans les actes d'exécution par la Commission européenne.

b. Si le Règlement 2019/1242/UE est modifié de manière à couvrir les émissions de CO₂ pour un groupe ou un sous-groupe de véhicules pour lequel des émissions de CO₂ de référence sont

publiées, les Parties contractantes, compte tenu de l'avis du Comité de coordination, appliquent ces émissions de CO₂ de référence et appliquent les classes 2 et 3 d'émissions de CO₂ conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphe 1^{er}, alinéas 3 et 4 de la Directive, dans le délai prévu dans l'acte législatif modifiant le Règlement 2019/1242/UE.

c. Conformément à l'article 7 *octies bis*, paragraphes 1^{er} et 2, et à l'article 8, paragraphe 3, de la Directive, chaque Partie contractante établit, si elles sont disponibles, pour chaque type de poids lourd, les classes 1, 2, 3, 4 ou 5 d'émission de CO₂ et veille à ce que la classification d'un véhicule appartenant à la classe 2 ou 3 d'émissions de CO₂ soit réévaluée tous les six ans après la date de la première immatriculation dudit véhicule et à ce que, le cas échéant, le véhicule soit reclassé dans la classe d'émissions correspondante sur la base des seuils applicables à ce moment-là. »

5) Un nouveau paragraphe 5 est inséré :

« 5. Si un droit d'usage est perçu à la date de reclassement, comme mentionné au paragraphe 4, point c, le reclassement prend effet le premier jour d'une nouvelle vignette le jour de ce reclassement ou postérieurement à celui-ci. »

Article 6

À l'article 9, paragraphe 2, de l'Accord, le troisième point est remplacé comme suit :

« 3. Nombre d'essieux, classe d'émission Euro, masse en charge maximale techniquement admissible, classe d'émission de CO₂ et si disponible, émission de CO₂ du véhicule, »

Article 7

À l'article 14, paragraphe 1^{er} de l'Accord, un quatrième point est ajouté :

« 4. la coordination de la date exacte d'application des émissions de CO₂ de référence visée à l'article 8, paragraphe 4, points a et b, de l'Accord. »

Article 8

À l'article 20 de l'Accord, le libellé « 31 décembre 2029 » est remplacé par le libellé « 25 mars 2032 », conformément à l'article 7, paragraphes 11 et 12 de la Directive.

Article 9

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs auront notifié par écrit au Secrétariat du Conseil de l'Union européenne par la voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs États respectifs ont été remplies.

2. Si l'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1^{er} est le 1^{er} décembre 2024, le 1^{er} janvier 2025 ou le 1^{er} février 2025, les tarifs prévus à l'article 5, paragraphe 2, du Protocole entreront en vigueur le 25 mars 2025.

3. Si l'entrée en vigueur visée au paragraphe 1^{er} a lieu le 1^{er} mars 2025 ou par la suite, les tarifs prévus au paragraphe 2 de l'article 5 du Protocole entreront en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de deux mois après l'entrée en vigueur du Protocole lui-même.

4. Les tarifs de l'article 5, paragraphe 1^{er}, du Protocole s'appliqueront jusqu'à ce que les tarifs de l'article 5, paragraphe 2, soient perçus conformément aux paragraphes 1^{er}, 2 ou 3 du présent article. Les tarifs prévus à l'article 5 ne s'appliqueront pas de manière rétroactive.

5. Le Dépositaire transmettra aux Gouvernements de toutes les Parties contractantes à l'Accord les notifications visées au paragraphe 1^{er} et les informera de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

FAIT à Bruxelles, le 29 mars 2023 en langue danoise, néerlandaise, française et suédoise, chaque texte faisant également foi, en un original qui sera déposé aux archives du Secrétariat général du

Conseil ; le Secrétariat général du Conseil transmettra à chacune des Parties contractantes à l'Accord une copie certifiée conforme.

