



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de règlement grand-ducal 6112

Projet de règlement grand-ducal

a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement 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 et 2) du règlement (CEE) n°3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n°881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

Date de dépôt : 08-02-2010

Date de l'avis du Conseil d'État : 08-04-2011

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
08-02-2010	Déposé	6112/00	<u>3</u>
22-04-2010	Avis de la Chambre des Salariés (15.4.2010)	6112/01	<u>48</u>
14-05-2010	Avis de la Chambre de Commerce (22.4.2010)	6112/02	<u>55</u>
16-07-2010	Avis de la Chambre des Métiers (29.6.2010)	6112/03	<u>58</u>
16-07-2010	Avis du Conseil d'Etat (16.7.2010)	6112/04	<u>61</u>
26-07-2010	Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Premier Ministre (23.7.2010)	6112/05	<u>69</u>
21-10-2010	Prise de position du Gouvernement 1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (20.10.2010) 2) Dépêche du Ministre du Développement durable [...]	6112/06	<u>72</u>
15-02-2011	Amendements gouvernementaux 1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (11.2.2011) 2) Texte des amendements gouvernementaux avec commentai [...]	6112/07	<u>75</u>
08-04-2011	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (8.4.2011)	6112/08	<u>120</u>
26-04-2011	Prise de position du Gouvernement 1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (21.4.2011) 2) Prise de position du Gouvernement 3) Text [...]	6112/09	<u>123</u>
26-05-2011	Avis de la Conférence des Présidents (26-05-2011)	6112/10	<u>164</u>
27-04-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (30) de la reunion du 27 avril 2011	30	<u>169</u>
12-07-2011	Publié au Mémorial A n°137 en page 1930	6112	<u>182</u>

6112/00

N° 6112

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

* * *

*(Dépôt: le 8.2.2010)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (4.2.2010).....	2
2) Texte du projet de règlement grand-ducal.....	2
3) Exposé des motifs	40
4) Commentaire des articles	41

*

**DEPECHE DE LA MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(4.2.2010)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, avec prière de bien vouloir en saisir la Conférence des Présidents.

En effet, le projet en question vise à régler la matière des tachygraphes et des cartes tachygraphes et prévoit les sanctions pour ce domaine et celui des temps de conduite et périodes de repos. Il a également pour objet de remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 réglant la même matière et entaché d'un vide de procédure.

Je joins en annexe le texte du projet, l'exposé des motifs et le commentaire des articles.

Les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers et de la Chambre des Salariés ont été demandés et vous parviendront dès réception.

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

*La Ministre aux Relations
avec le Parlement,
Octavie MODERT*

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

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

Vu le règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil;

Vu le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement (CEE) No 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules;

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres;

Vu 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;

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Artisans et de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre du Travail et de l'Emploi et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1 – Compétences, principes et champ d'application

Art. 1er.– L'autorité compétente au sens du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre qui a les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.

Le ministre est également compétent pour l'agrément des ateliers en charge de l'installation, de l'activation, de l'étalonnage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle.

En cas d'urgence ou en cas de transports dans des conditions exceptionnelles, le ministre peut accorder des autorisations individuelles dispensant les véhicules visés aux articles 2 et 3 de l'obligation d'être équipés d'un appareil de contrôle. Pour les véhicules visés à l'article 2, une telle autorisation d'exemption ne peut toutefois être accordée que dans les conditions du paragraphe 3 de l'article 3 du règlement (CEE) No 3821/85 précité.

Art. 2.– Outre les véhicules visés par le premier paragraphe de l'article 3, les véhicules visés par l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, désigné ci-après par tachygraphe, sont ceux mentionnés à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) No 3821/85 précité ainsi que ceux effectuant des transports internationaux en conformité avec les dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970 tel qu'approuvé par la loi du 6 mai 1974.

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe IB de ce règlement est désigné ci-après tachygraphe numérique.

Les véhicules visés au premier alinéa et immatriculés pour la première fois avant le 1er mai 2006 doivent être équipés soit d'un tachygraphe analogique, soit d'un tachygraphe numérique; ceux immatriculés pour la première fois à partir du 1er mai 2006 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique.

Tout tachygraphe doit être étalonné et vérifié conformément au règlement (CEE) No 3821/85 précité. Cette obligation vaut également pour les véhicules non visés par le premier alinéa, pour autant qu'ils sont équipés d'un tachygraphe.

L'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire conformément aux dispositions des règlements (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85 précités ainsi que du présent règlement.

Par dérogation à l'alinéa précédant, pour tout transport effectué sous le couvert de l'AETR précité, l'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire selon les dispositions de l'AETR.

Ces obligations d'utilisation engagent tant le conducteur que le propriétaire ou détenteur du véhicule.

Les feuilles d'enregistrement et le papier en continu doivent correspondre respectivement à l'annexe I ou à l'annexe IB du règlement (CEE) No 3821/85 précité.

Art. 3.– 1. En application de l'article 3, paragraphe 4, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, les véhicules suivants doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg:

- a) les autobus et les autocars;
- b) les véhicules équipés en dépanneuse et les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés.

Les articles 6 à 9 du règlement (CE) No 561/2006 précité s'appliquent aux transports nationaux effectués par les véhicules cités à l'alinéa précédent.

2. En application de l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants;

- a) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
- b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:
 - par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou
 - pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, au service du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, les véhicules cités sous a), b), d) et e) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Art. 4.– La Société Nationale de Contrôle Technique, désignée ci-après par le sigle SNCT, est chargée de l'émission et de la délivrance des cartes de tachygraphe définies à l'article 7. Cette tâche comporte notamment:

- a) la vérification fiable et sans équivoque de l'identité du titulaire de chaque carte;
- b) l'émission, le renouvellement, le remplacement et l'échange de cartes;
- c) la personnalisation des cartes, la génération de leurs certificats électroniques et l'intégration sécurisée de ceux-ci dans les cartes;
- d) la mise à jour de la base de données des cartes délivrées, de leurs titulaires et de leurs certificats électroniques;

- e) la délivrance sécurisée des cartes et, le cas échéant, du code d'identification personnel requis pour l'accès à la carte;
- f) l'échange des informations inhérentes à l'émission, au renouvellement, au remplacement et à l'échange des cartes avec les autorités compétentes étrangères, y inclus les informations relatives aux déclarations de perte, de vol ou de mauvais fonctionnement de cartes émises soit par la SNCT, soit par des autorités étrangères;
- g) la définition et la publication des lignes de conduite applicables au processus de génération des certificats électroniques, en accord avec les lignes de conduite émises, sous la responsabilité de la Commission Européenne, par l'organisme de certification européen.

Les tâches désignées sous c) sont susceptibles d'être sous-traitées.

Les données à fournir suivant les dispositions des articles 8 à 11 en vue de l'obtention au Grand-Duché de Luxembourg des cartes de tachygraphe dont question à l'article 7 sont traitées et enregistrées notamment sous forme électronique par la SNCT et tenues à la disposition de l'Administration des douanes et accises, de la Police grand-ducale, de l'Inspection du travail et des mines ainsi que des autorités compétentes de délivrance et de contrôle routier des autres Etats membres de l'Espace Economique Européen, de la Suisse ainsi que de ceux étant partie à l'AETR précité.

Art. 5.- 1. En vue de leur agrément par le ministre, la SNCT procède à la vérification de la conformité des ateliers visés au deuxième alinéa de l'article 1er conformément aux dispositions de l'annexe. Au cas où la SNCT le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes.

La décision du ministre sur l'agrément d'un atelier de tachygraphe intervient après instruction de la demande afférente par la SNCT.

Le ministre attribue à chaque atelier agréé une marque particulière, à apposer sur les scelllements que l'atelier en question effectuera sur des installations de tachygraphes. La marque est constituée par la lettre latine „L“, suivie d'un numéro d'ordre composé de trois chiffres arabes.

Les taxes que la SNCT est en droit de percevoir pour l'exécution des tâches prévues au présent paragraphe sont reprises dans un barème à arrêter par le ministre.

2. L'Administration des douanes et accises est chargée de la surveillance de l'activité des ateliers de tachygraphes agréés. Dans ce contexte, elle procède à au moins un audit par année de chacun de ces ateliers et elle adresse au ministre un rapport sur les audits effectués.

Tout manquement d'un atelier agréé aux dispositions en vigueur qui lui sont applicables peut entraîner le retrait temporaire ou définitif par le ministre de l'agrément de l'atelier et/ou de la carte de tachygraphe du technicien responsable du manquement en question.

3. Seuls les ateliers agréés suivant les dispositions de l'annexe du présent règlement sont autorisés à effectuer les opérations liées à l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes.

Art. 6.- La Société Nationale de Certification et d'Homologation, désignée ci-après par le sigle SNCH, est chargée des travaux d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe prévus à l'article 5 du règlement (CEE) No 3821/85 précité. A cette fin, elle procède ou fait procéder aux essais et constatations requis, tout en prenant, en cas de besoin, recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins, sur sa proposition, par le ministre en raison de leur compétence en matière d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement ou des cartes de tachygraphe précités.

Les modalités applicables à l'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe sont celles visées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues.

Chapitre 2 – Les cartes de tachygraphe

Art. 7.- Les cartes de tachygraphe requises en relation avec la mise en service et l'utilisation de tachygraphes numériques comportent les quatre modèles suivants:

- la carte de conducteur;

- la carte d'entreprise;
- la carte de contrôle;
- la carte d'atelier.

Tout conducteur soumis à l'obligation d'utiliser un tachygraphe numérique doit être titulaire d'une carte de conducteur. Nul conducteur ne peut détenir plus d'une telle carte en cours de validité.

Tout propriétaire ou détenteur d'au moins un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe numérique doit être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Lorsqu'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est donné en location, l'obligation de détenir une carte d'entreprise engage tant le propriétaire ou détenteur du véhicule que son locataire.

La carte de contrôle est réservée aux fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises ainsi qu'aux fonctionnaires et agents de l'Inspection du travail et des mines.

La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés visés à l'article 1er ainsi qu'à la SNCT.

Toute carte de tachygraphe porte notamment les dates de début et d'échéance de sa validité, un numéro d'ordre ainsi que les nom et prénoms, la photographie et la signature du titulaire. Pour la carte d'entreprise, les coordonnées personnelles et la photographie du titulaire sont remplacées par le nom et l'adresse de l'entreprise ou de l'organisme titulaire de la carte en question.

A l'exception des cartes de contrôle, la délivrance des cartes de tachygraphe à leurs titulaires est conditionnée par le paiement préalable d'une taxe de mise à disposition de 74 euros, à percevoir par la SNCT. Les modes de paiement sont fixés par le ministre.

Toute demande en obtention d'une carte de tachygraphe, accompagnée des pièces requises, doit être adressée à la SNCT, soit sous pli recommandé, soit par remise en mains propres contre accusé de réception.

La première délivrance de toute carte de tachygraphe personnalisée requiert l'identification préalable et sans équivoque de son titulaire.

Des cartes de tachygraphe peuvent également être délivrées aux fabricants de tachygraphes numériques établis dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse. La demande doit mentionner les nom et adresse du fabricant et être appuyée par une copie certifiée conforme à l'original d'un document d'identité du mandataire du fabricant ainsi que d'un extrait du Registre du Commerce ou, s'il s'agit d'un fabricant étranger, d'un document en tenant lieu.

Les cartes de tachygraphe délivrées à des fabricants de tachygraphes ne peuvent être utilisées que pour des essais techniques. Les données administratives utilisées pour l'établissement de ces cartes sont fournies par les fabricants de tachygraphes sous leur responsabilité et peuvent être des données fictives. Par dérogation à l'alinéa 7, la taxe de mise à disposition de toute carte délivrée à un fabricant de tachygraphes est basée sur le coût de revient de cette carte.

Art. 8.- 1. En vue de l'obtention d'une carte de conducteur, l'intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande portant sa signature et indiquant notamment ses nom et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du requérant, en cours de validité;
- 2) une copie du permis de conduire du requérant, valable pour la conduite d'un véhicule tombant sous l'application du présent règlement;
- 3) une déclaration de l'intéressé attestant qu'il n'est pas encore ni déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, ayant été émise par une autorité étrangère;
- 4) deux photographies récentes identiques, établies sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête de l'intéressé – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur;
- 5) un certificat de résidence datant de moins d'un mois, attestant que l'intéressé a sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg.

La durée de validité maximale d'une carte de conducteur est de cinq ans.

2. Une carte de conducteur peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le titulaire d'en présenter la demande au moins 15 jours ouvrables avant

l'expiration de la carte à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte de conducteur intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

Le titulaire doit conserver l'ancienne carte pendant au moins un mois après son expiration. Il est par ailleurs tenu de décharger les données y mémorisées suivant les modalités du paragraphe 1 de l'article 12 du présent règlement.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de conducteur peut être remplacée. Dans le cas de perte ou de vol, le titulaire est obligé de déclarer immédiatement cette perte ou ce vol aussi bien à une autorité compétente du pays où la perte ou le vol ont été constatés qu'à la SNCT à laquelle il doit présenter par ailleurs dans les sept jours de calendrier, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif du remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de conducteur se fait selon les modalités du paragraphe 2. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, le titulaire de la carte n'est pas tenu par l'obligation de décharger les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Si la carte à remplacer a été établie par une autorité compétente étrangère, il est procédé selon les modalités du paragraphe 1.

4. Une carte de conducteur peut être échangée à la demande de son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de conducteur peut également être échangée à la demande de son titulaire lorsqu'elle a été émise par une autorité compétente étrangère et que le titulaire a transféré sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg. En vue de cet échange, les conditions du paragraphe 1 sont applicables et la carte est délivrée contre remise de la carte à échanger.

Art. 9.– 1. En vue de l'obtention d'une carte d'entreprise, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée et indiquant le nom et le numéro d'identité national de l'entreprise ou de l'organisme.

La demande doit être appuyée par une copie d'un document d'identité du mandataire de l'entreprise ou de l'organisme, en cours de validité.

La durée de validité maximale d'une carte d'entreprise est de cinq ans.

2. Une carte d'entreprise peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte d'entreprise intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou de modification de données administratives, une carte d'entreprise peut également être renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Dans ce cas, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire concerné est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de renouvellement sollicité ainsi que, le cas échéant, la carte endommagée ou à échanger. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander à l'entreprise ou l'organisme titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Art. 10.– 1. En vue de l'obtention d'une carte de contrôle, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail

et des mines est tenu de présenter à la SNCT une demande indiquant les noms, prénoms et fonctions des candidats-titulaires retenus à cet effet et accompagnée pour chaque candidat-titulaire d'un spécimen de sa signature ainsi que d'une photographie récente, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur.

La durée de validité maximale d'une carte de contrôle est de cinq ans.

2. Une carte de contrôle peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs de cinq ans, à condition pour l'administration concernée d'en présenter la demande à la SNCT selon les modalités du premier alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement de la carte de contrôle intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de contrôle peut être remplacée. Dans ce cas, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est obligé de présenter, ensemble avec la demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au directeur général de la Police grand-ducale, au directeur de l'Administration des douanes et accises ou au directeur de l'Inspection du travail et des mines des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de contrôle se fait selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse. Si en application de cette disposition la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2.

4. Une carte de contrôle peut être échangée à la demande de l'administration concernée, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 3.

5. La cessation des fonctions donnant droit à une carte de contrôle comporte l'obligation pour son titulaire de restituer la carte sans délai au directeur de l'administration dont il dépend ou dont il a dépendu, ledit directeur devant restituer la carte sans délai à la SNCT.

Art. 11.– 1. Les cartes d'atelier sont uniquement délivrées aux ateliers agréés conformément à l'annexe IB du règlement (CEE) No 3821/85 précité et qui, sauf dans des cas dûment motivés, ne sont pas éligibles pour une carte d'entreprise ou dont les autres activités professionnelles ne sont pas de nature à compromettre la sécurité globale du système.

2. En vue de l'obtention d'une carte d'atelier, le mandataire de l'atelier agréé intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée, indiquant le nom et l'adresse de l'atelier ainsi que les nom et prénoms et le lieu et la date de naissance du candidat-titulaire à l'obtention de la carte, ce dernier devant justifier de la qualification technique requise en vertu du règlement (CEE) No 3821/85 précité.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du candidat-titulaire, en cours de validité;
- 2) un document attestant les relations professionnelles entre l'atelier et le candidat-titulaire;
- 3) une photographie récente du candidat-titulaire, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur;
- 4) une attestation, datant de moins de 24 mois, relative à la participation du candidat-titulaire avec succès à un cours de formation technique d'au moins cinq jours auprès d'un fabricant de tachygraphes.

La durée de validité maximale d'une carte d'atelier est d'un an.

3. Une carte d'atelier peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'un an, à condition pour l'atelier agréé d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 2. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le renouvellement de la carte d'atelier intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7. La nouvelle carte est délivrée contre remise de celle venant à échéance, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de cette carte étant par ailleurs tenu de décharger et de conserver les données y mémorisées suivant les modalités des paragraphes 2 et 6 de l'article 12 du présent règlement.

4. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte d'atelier peut être remplacée. Dans ce cas, le titulaire est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité.

5. Le remplacement d'une carte d'atelier se fait selon les modalités du paragraphe 3. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire n'est pas tenu par l'obligation de décharger et de conserver les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 3.

6. La carte d'atelier peut être échangée à la demande de l'atelier ayant l'autorité sur son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 4.

7. La cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire d'une carte d'atelier comporte l'obligation pour l'atelier concerné de restituer la carte sans délai à la SNCT.

Chapitre 3 – La manipulation des données enregistrées

Art. 12.– 1. Tout titulaire d'une carte de conducteur doit télécharger les données enregistrées sur sa carte au plus tard à la fin de chaque mois civil ou avant que celles-ci ne soient perdues et les transmettre à l'entreprise ou aux entreprises pour compte de laquelle ou desquelles il a effectué des transports depuis le dernier téléchargement de la mémoire de sa carte.

2. Les données mémorisées sur une carte d'atelier doivent être téléchargées régulièrement par l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de la carte et au plus tard avant la remise de celle-ci à la SNCT soit en vu du renouvellement ou de l'échange de la carte, soit comme suite à la cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire de la carte.

3. Les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire ou le détenteur du véhicule qui en est équipé. Le locataire d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est en droit de récupérer les données qui ont été enregistrées par ce tachygraphe pendant le temps que le véhicule s'est trouvé à sa disposition.

4. Au cas où un tachygraphe numérique est mis hors service, soit de façon définitive, soit pour être utilisé sur un autre véhicule, les données enregistrées dans la mémoire de ce tachygraphe doivent être téléchargées par l'atelier procédant à ladite mise hors service. Cet atelier doit en outre faire tenir les données téléchargées, selon le cas, soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule sur lequel le tachygraphe en question était monté. Il en est de même en cas de réparation d'un tachygraphe de nature à effacer les enregistrements qui y sont stockés.

5. Lorsque la défaillance d'un tachygraphe numérique ne permet plus le téléchargement des données, l'atelier agréé étant intervenu sur ce tachygraphe doit délivrer soit au propriétaire ou détenteur, soit au

locataire du véhicule concerné, un certificat correspondant au modèle reproduit à l'annexe au présent règlement et attestant l'état de choses visé ci-avant.

6. Les entreprises doivent garder les données des cartes de conducteur qui leur ont été transmises pendant au moins deux ans et elles sont tenues de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les ateliers agréés doivent conserver les données téléchargées de cartes d'atelier pendant au moins deux ans et ils sont tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les données téléchargées d'un tachygraphe numérique doivent être gardées au moins pour la durée de deux ans soit par le propriétaire ou détenteur, soit par le locataire du véhicule afférent, ceux-ci étant par ailleurs tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

7. Tout téléchargement en vertu des dispositions des paragraphes 1 à 6 doit être effectué de manière à préserver l'authenticité des données et, le cas échéant, des signatures électroniques afférentes.

Chapitre 4 – Dispositions finales

Art. 13.– 1. Les infractions aux dispositions prévues aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16 et 20 paragraphe 3 du règlement (CE) No 561/2006 précité, aux articles 1er, 3 alinéa 1, 12, 13, 14, 15, 16 et aux annexes I, IB et II du règlement (CEE) No 3821/85 précité, aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 de l'AETR précité, aux articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et aux appendices 1, 1B et 2 de l'annexe de l'AETR précité ainsi qu'aux articles 2, 3, 5, 7 et 12 du présent règlement sont punis d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Le fait de se livrer à un transport routier sans carte insérée dans le tachygraphe du véhicule ou avec une carte de conducteur non conforme et notamment

- l'utilisation ou la détention d'une carte de conducteur par un conducteur autre que le titulaire;
- l'utilisation par un conducteur alternativement de deux ou plusieurs cartes de conducteur attribuées à des conducteurs différents, qu'il soit ou non titulaire de l'une d'elle;
- l'utilisation d'une carte de conducteur déclarée perdue ou volée;
- l'utilisation par leur titulaire, alternativement, de deux cartes de conducteur en cours de validité;
- l'utilisation d'une carte de conducteur falsifiée ou fausse
est puni des peines prévues à l'alinéa premier.

De même, la mise à disposition d'une carte de conducteur à une tierce personne est punie des peines prévues à l'alinéa premier.

Néanmoins les peines plus fortes établies par le code pénal ou par d'autres lois spéciales continuent à être appliquées aux cas qui y sont prévus.

La confiscation des biens ayant servi à l'infraction ainsi que des bénéfices illicites peut être prononcée par les tribunaux.

Les dispositions du livre premier du code pénal, ainsi que celles de la loi du 18 juin 1879, modifiée par celle du 16 mai 1904, portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes, sont applicables.

2. Par dérogation au paragraphe 1, alinéa 1, les infractions reprises à l'annexe II du présent règlement ont le caractère d'une peine de police et sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Des avertissements taxés peuvent être décernés pour ces infractions par les membres de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ainsi que par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises.

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la Police grand-ducale respectivement de l'Administration des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

3. Les sanctions prévues au paragraphe 1 sont également applicables aux infractions commises sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un pays tiers et constatées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, pour autant qu'elles n'ont pas déjà donné lieu à sanction.

Au cas où l'entreprise ou le conducteur ayant commis l'infraction prévue à l'alinéa précédent prouve que cette infraction a déjà été sanctionnée ou qu'une procédure a été ouverte, aucune sanction n'est appliquée.

4. Pour toute infraction constatée sur le territoire luxembourgeois, les agents prévus au paragraphe 7 fournissent au conducteur une preuve écrite.

5. Le conducteur qui est en infraction aux articles 6, 7, 8, ou 9 du règlement (CE) No 561/2006 précité ne pourra continuer son voyage que lorsqu'il sera à nouveau en conformité avec ces dispositions.

6. Est passible des peines prévues par le paragraphe 1 toute personne qui, chargée à un titre quelconque de la direction ou de l'administration de toute entreprise ou établissement, a soit contrevenu par un acte personnel, soit, en tant que commettant, laissé contrevenir, par toute personne relevant de son autorité ou de son contrôle, au présent règlement en ne prenant pas les dispositions de nature à en assurer le respect.

Le préposé est passible des mêmes peines lorsque l'infraction résulte de son fait personnel.

7. Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises et de l'Inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux paragraphes 1 et 3.

Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Ils constatent les infractions qualifiées comme délits par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. 14.– A l'article 20 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs il est ajouté un troisième alinéa libellé comme suit:

„L'instructeur agréé qui enseigne l'art de conduire sur un véhicule prévu à l'article 17, point B), sub 4) à 7), doit utiliser le chronotachygraphe conformément aux dispositions de la réglementation communautaire et nationale en vigueur. Les articles 6 à 9 du règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil lui sont applicables.“

Art. 15.– 1. L'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 4.** 1. Les transporteurs, titulaires d'une licence communautaire, sont tenus de conserver l'original de la licence communautaire au siège de leur établissement et de le présenter à toute demande des agents de contrôle.

Les copies conformes de la licence communautaire doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute demande des agents chargés du contrôle.

Par dérogation à ce qui précède, les chauffeurs de véhicules appartenant à ou loués par une entreprise de transports établie dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doivent pouvoir présenter à toute demande des agents chargés du contrôle une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité et valable pour le Luxembourg, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

En cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et les copies conformes de la licence communautaire doivent être restitués à l'autorité émettrice.

2. Tout conducteur originaire d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doit disposer de l'attestation de conducteur prévue à l'article 6 du règlement (CEE) No 881/92.

L'attestation de conducteur est délivrée par le Ministre pour l'année civile. Toutefois, la validité ne peut pas dépasser la validité des documents qui sont à la base de l'attestation de conducteur.

L'attestation de conducteur respectivement sa copie conforme doit être présentée à toute demande des agents chargés du contrôle.

Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et la copie conforme de l'attestation de conducteur doivent être restitués à l'autorité émettrice.“

2. L'article 6 de ce même règlement est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 6.** 1. Les infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 4 et aux dispositions générales des annexes I et III du règlement (CEE) No 881/92 ainsi qu'aux dispositions des articles 4 et 5 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Des peines plus fortes établies par le code pénal ou par d'autres lois spéciales continuent à être appliquées aux cas qui y sont prévus.

Les dispositions du livre premier du code pénal, ainsi que celles de la loi du 18 juin 1879, modifiée par celle du 16 mai 1904, portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes, sont applicables.

2. Par dérogation à ce qui précède, les infractions suivantes ont le caractère d'une peine de police et sont punies d'une amende de 25 à 250 euros:

- défaut d'avoir une copie conforme valable de la licence communautaire à bord du véhicule;
- défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg;
- présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues;
- défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable.

Des avertissements taxés peuvent être décernés pour ces infractions par les membres de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ainsi que par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises.

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la Police grand-ducale respectivement de l'Administration des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée

en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice."

Art. 16.– 1. A l'annexe I, point A., 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 montant de la taxe pour les infractions 49-07 à 49-10 est porté à 250 euros.

2. Au même point A, la phrase introductive précédant les infractions 72-02 à 72-04 est modifiée comme suit:

„Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire un taxi, une voiture de location ou un véhicule d'écolage:“

3. A la même annexe I, il est ajouté un point N. et un point O. tels qu'énoncés à l'annexe II du présent règlement.

Art. 17.– Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, tel qu'il a été modifié par la suite, est abrogé.

Art. 18.– La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: „règlement grand-ducal concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions relatives aux temps de conduite et de repos“.

Art. 19.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre du Travail et de l'Emploi et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Palais de Luxembourg, le

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

Le Ministre des Finances,

Luc FRIEDEN

Le Ministre du Travail et de l'Emploi,

Nicolas SCHMIT

Le Ministre de la Justice,

François BILTGEN

*

ANNEXE I

**Annexe concernant les modalités d'agréation des personnes
et des ateliers en charge de l'installation, de l'activation, de
l'étalonnage, de la vérification, de la réparation et de la mise
hors de service des appareils de contrôle dans le domaine
des transports par route**

- 1 Introduction
- 2 Objet et champ d'application
- 3 Références réglementaires et normatives
- 4 Définitions
 - 4.1 Installation de tachygraphe
 - 4.2 Installation de tachygraphe analogique
 - 4.3 Installation de tachygraphe numérique
 - 4.4 Règlement
 - 4.5 Agrément
 - 4.6 Agrément de plein droit
 - 4.7 Agrément administratif
 - 4.8 Demandeur d'un agrément
 - 4.9 Candidat à l'agrément
 - 4.10 Atelier agrée
 - 4.11 Expert technicien
 - 4.12 Intervention
 - 4.13 Installation
 - 4.14 Activation
 - 4.15 Etalonnage
 - 4.16 Vérification
 - 4.17 Réparation
 - 4.18 Mise hors service
 - 4.19 Responsable pour la sécurité
- 5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes
 - 5.1 Demande d'agrément
 - 5.2 Cas d'agrément
 - 5.3 Conditions d'obtention d'agrément
 - 5.3.1 Fiabilité
 - 5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens
 - 5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements
 - 5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément
 - 5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes
 - 5.4.2 Maintenance
 - 5.4.3 Documentation à mettre à disposition
 - 5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément
 - 5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile
 - 5.7 Transfert d'un agrément
 - 5.8 Durée de validité de l'agrément

- 6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes
 - 6.1 Cas de vérifications
 - 6.2 Etendue de la vérification
 - 6.2.1 Vérifications préliminaires
 - 6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))
 - 6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))
 - 6.2.4 Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h))
 - 6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications
 - 6.4 Plaquette d'installation
 - 6.4.1 Premier montage et renouvellement
 - 6.4.2 Données sur la plaquette d'installation
 - 6.4.3 Endroit de fixation et plombage
 - 6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique
- 7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique
 - 7.1 Déchargement des données
 - 7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées
 - 7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées
 - 7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique
 - 7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données
- 8 Sécurité des ateliers
 - 8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation
 - 8.2 Les cartes d'atelier
 - 8.2.1 Responsabilités des experts techniciens
 - 8.2.2 Responsabilités de l'atelier
 - 8.3 Les données
- 9 Traçabilité, audits internes et externes
 - 9.1 Traçabilité
 - 9.2 Audits internes
 - 9.3 Audits externes
- 10 Dispositions générales
 - 10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données
 - 10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère
 - 10.3 Documents affichés
 - 10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers
 - 10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique
 - 10.6 Infractions

*

1 Introduction

L'observation stricte des temps de conduite et de repos dans le domaine des transports routiers doit être considérée comme un des éléments clés en matière de sécurité routière. En effet, il y a lieu de constater qu'un nombre considérable d'accidents de la circulation routière avec implication des véhicules du genre visé est dû à des temps de conduite excessifs. La prédite observation ne saurait toutefois pas être réalisée sans des dispositifs techniques appropriés, enregistrant de façon exacte, à des coûts avantageux et simples d'utilisation les données pertinentes. Par ailleurs, ces données doivent pouvoir être mises à la disposition des autorités chargées du contrôle de façon simple, permettant leur interprétation avec des moyens et des investissements raisonnables.

Pour répondre à ces exigences, l'installation et la maintenance des appareils de contrôle doivent se faire dans des ateliers équipés selon les règles de l'art par des personnes à la hauteur de cette tâche.

2 Objet et champ d'application

Conformément aux dispositions du règlement grand-ducal qui précède, les appareils de contrôle utilisés dans des véhicules routiers ne peuvent être installés, étalonnés, vérifiés, réparés ou mis hors service que sous la responsabilité d'ateliers dûment agréés.

L'objet de la présente annexe consiste à arrêter les conditions et exigences, d'une part pour la procédure en obtention de l'agrément prévu à l'article 5 du règlement grand-ducal et d'autre part, pour l'exécution des opérations d'installation, d'étalonnage, de vérification, de réparation et de mise hors service des appareils de contrôle. Par ailleurs l'annexe spécifie les exigences minimales requises afin de garantir pour les ateliers un niveau de sécurité suffisant, une manipulation correcte des données déchargées de la mémoire des appareils et une traçabilité efficace des opérations effectuées.

3 Références réglementaires et normatives

- a) Règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route tel que modifié notamment par le Règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 et le règlement (CE) No 1360/2002 du Conseil du 13 juin 2002;
- b) EN 1047-1 (version octobre 1996): Unités de stockage en lieu sûr – Classification et méthodes d'essai de résistance au feu – Partie 1: Meubles réfractaires;
- c) EN 1143-1 (version août 2005): Unités de stockage en lieux sûrs – Prescriptions, classification et méthodes d'essai pour la résistance à l'effraction Partie 1; Coffres-forts, distributeurs automatiques de billets (DAB), portes fortes et chambres fortes;

Les règlements et directives sont tenus à la disposition des intéressés par la Commission Européenne à partir de son site Internet (<http://europa.eu.int/eur-lex/fr/index.html>). Il en est de même avec la législation luxembourgeoise qui est disponible à partir du site Internet <http://www.legilux.public.lu/leg/index.html>.

L'autorité compétente pour la diffusion des normes EN au Luxembourg est le „SERVICE DE L'ENERGIE DE L'ETAT – Organisme Luxembourgeois de Normalisation“

4 Définitions

Pour les besoins de la présente annexe, les définitions suivantes sont utilisées:

4.1 Installation de tachygraphe

Appareil de contrôle tel que spécifié par le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Le tachygraphe est un ensemble technique composé d'un capteur de mouvement, d'une unité véhicule, d'un tachymètre et des liaisons mécaniques ou électriques entre ces éléments et, le cas échéant, de la plaquette d'installation et des plombages. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe“.

4.2 Installation de tachygraphe analogique

Tachygraphe conforme à l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe analogique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe analogique“.

4.3 Installation de tachygraphe numérique

Tachygraphe conforme à l'annexe IB du règlement (CEE) No 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe numérique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe numérique“.

4.4 Règlement

Le règlement grand-ducal du ... concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route avec ses annexes.

4.5 Agrément

Autorisation officielle temporaire et renouvelable pour effectuer des opérations d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service de tachygraphes.

4.6 Agrément de plein droit

Type d'agrément réservé aux fabricants de véhicules ou de tachygraphes pour autant que les véhicules ou les tachygraphes relèvent de leur propre fabrication.

4.7 Agrément administratif

Type d'agrément réservé au mandataire officiel d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes avec siège social au Luxembourg et à tout atelier avec siège social au Luxembourg.

4.8 Demandeur d'un agrément

Fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou mandataire officiel d'un tel fabricant avec siège social au Luxembourg demandant l'obtention d'un agrément administratif d'un atelier.

4.9 Candidat à l'agrément

Atelier pour compte duquel une demande en obtention d'un agrément a été introduite.

4.10 Atelier agréé

Atelier détenteur d'un agrément en cours de validité.

4.11 Expert technicien

Employé technique d'un atelier agréé ayant participé avec succès à un stage introductif de cinq jours en matière de tachygraphe et au moins tous les trois ans de deux journées de formation continue concernant la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service d'installations de tachygraphes auprès d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes.

4.12 Intervention

Opération d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service d'un tachygraphe.

4.13 Installation

Montage d'un tachygraphe dans un véhicule.

4.14 Activation

Intervention sur un tachygraphe numérique nécessitant l'emploi d'une carte d'atelier et le code d'identification personnel (PIN-Code) afférent visant à rendre le tachygraphe pleinement opérationnel dans toutes ses fonctions, y inclus les mécanismes de sécurité.

4.15 Etalonnage

Mise à jour ou confirmation des paramètres du véhicule; dans le cas d'un tachygraphe numérique, ces paramètres sont conservés en mémoire et l'étalonnage nécessite l'emploi d'une carte d'atelier et du code d'identification (PIN-Code).

4.16 Vérification

Intervention composée d'une série d'opérations destinées à assurer aussi bien le fonctionnement correct d'un tachygraphe que le réglage correct des paramètres du véhicule.

4.17 Réparation

Intervention sur un tachygraphe suite à une défaillance technique visant à rétablir le bon fonctionnement tout en nécessitant la coupure de l'alimentation électrique, le démontage et, le cas échéant, le désassemblage d'un composant.

4.18 Mise hors service

Intervention sur un tachygraphe visant à l'écarter du véhicule dans lequel il était installé, soit pour définitivement exclure son utilisation future, soit pour le réparer et/ou pour l'installer plus tard sur un autre véhicule ou sur le véhicule d'origine.

4.19 Responsable pour la sécurité

Employé d'un atelier agréé, nommément désigné par la direction ou les responsables de l'atelier, en charge de l'exécution correcte ou de la surveillance de l'exécution correcte des dispositions du chapitre 8 de la présente annexe.

5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes

5.1 Demande d'agrément

L'agrément incombe au ministre des Transports.

Exigence 1: La demande d'agrément est à adresser au Ministère des Transports à Luxembourg moyennant le formulaire prévu à cette fin.

Exigence 2: Le cas échéant, les pièces justificatives sont à joindre à la demande.

Suivant les définitions des paragraphes 4.6 et 4.7, seul un fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou son mandataire officiel au Luxembourg peut introduire une demande d'agrément.

Les formulaires pour la demande d'agrément peuvent être retirés auprès de la Société Nationale de Contrôle Technique s. à r. l. (SNCT), bp 23, L-5201 Sandweiler ou être téléchargés depuis son site internet www.snct.lu.

5.2 Cas d'agrément

Les cas d'agrément suivants sont possibles:

- a) Installation, étalonnage et vérification de tachygraphes analogiques;
- b) Installation, étalonnage, vérification et réparation des tachygraphes analogiques;
- c) Installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service des tachygraphes numériques.
- d) Installation, activation, étalonnage, vérification, réparation et mise hors service des tachygraphes numériques.

Plusieurs cas d'agrément peuvent être combinés.

5.3 Conditions d'obtention d'agrément

5.3.1 Fiabilité

Exigence 3: Le candidat à l'agrément doit porter garantie pour l'application fiable des pouvoirs et des missions lui attribués par l'agrément. En particulier, la transposition en bonne et due forme du pouvoir de surveillance et de direction doit être garantie.

5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens

Exigence 4: Le candidat à l'agrément doit démontrer les compétences et les expériences en matière de technique automobile, d'électronique et de mécanique de précision des experts techniciens qu'il chargera de l'exécution fiable des activités faisant l'objet de l'agrément.

Exigence 5: Les experts techniciens doivent avoir les qualités morales nécessaires pour l'accomplissement des tâches qui leurs sont confiées. En particulier, une personne précédemment condamnée pour avoir commis des délits en relation avec l'étalonnage et la vérification d'installations de tachygraphes doit avoir fait l'objet d'une réhabilitation complète.

Exigence 6: Lesdits experts doivent avoir suivi avec succès un stage d'introduction d'une durée d'au moins trois jours pour les activités couvertes par l'agrément sous a) du paragraphe 5.2 et d'une durée d'au moins deux jours supplémentaires pour chacune des activités couvertes par les agréments sous b), c) et d) du même paragraphe.

Cette (ces) formation(s) doi(ven)t être dispensée(s) par un fabricant de tachygraphes ou par son mandataire en ce qui concerne la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la mise hors de service et, le cas échéant, la réparation des tachygraphes^{1 2}.

Exigence 7: Les formations doivent être tenues à jour au moins tous les trois ans par deux jours de formation supplémentaires par cas d'agrément. Les certificats de participation aux stages de mise à jour pour les activités couvertes par les agréments sous c) et d) du paragraphe 5.2 doivent être transmis immédiatement à l'autorité mentionnée sous 5.5.

Le contenu et la qualité des prédits cours de formation peuvent être vérifiés lors des audits externes dont mention au chapitre 9.3. La non-conformité du contenu ou de la qualité des cours de formation dispensés selon les règles de l'art en la matière peut être sanctionnée par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément

1 Les certificats de participation au stage d'introduction sont à joindre à la demande (de renouvellement) d'agrément.

2 En principe, l'homologation des experts est limitée à une durée de trois ans; toutefois, elle peut être renouvelée sous condition pour l'expert intéressé de suivre avec succès une formation continue en la matière visée et de demander le renouvellement dans les conditions du paragraphe 5.1.

de l'atelier et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier de(s) l'expert(s) technicien(s).

Exigence 8: Tout atelier agréé doit désigner un responsable de sécurité.

Exigence 9: Tout atelier agréé doit disposer d'un organigramme de son personnel.

5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements

Exigence 10: Le candidat à l'agrément doit avoir à sa libre disposition un atelier fixe permettant l'accès et l'accueil sécurisé de véhicules aux poids et dimensions usuels dans le domaine.

Exigence 11: En outre, l'atelier du candidat à l'agrément doit être équipé au moins des appareils de contrôle, des installations et des équipements suivants, tous à l'état actuel de la technique:

- a) fosse, pont élévateur, ou rampe d'une limite de charge suffisante;
- b) banc d'essai à rouleaux approprié dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique ou surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique;
- c) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer des vitesses et des longueurs de parcours;
- d) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur „k“) respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“);
- e) installations destinées à prévenir des manipulations abusives: équipement de plombage et marque de scellement³, feuilles de plombage autodestructibles en cas d'enlèvement, sceaux, etc.
- f) installation de remplissage des pneumatiques muni d'un instrument de mesure de la pression étalonné;
- g) outils et autres instruments de mesure suivant spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes;

Exigence 12: pour les cas d'agrément sous a) et b) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe analogique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; au minimum, un instrument d'évaluation pour feuilles d'enregistrement avec loupe, un appareil de vérification de l'horloge du tachygraphe et des gabarits de contrôle sont nécessaires;

Exigence 13: pour les cas d'agrément sous c) et d) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe numérique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; y inclus un équipement approprié permettant en toute sécurité le déchargement, le stockage, la manipulation et la transmission sécurisée au propriétaire des données stockées dans la mémoire du tachygraphe ainsi qu'un coffre-fort de taille suffisante présentant une résistance à l'attaque avec effraction au moins du degré I suivant la norme EN 1143-1, équipé d'une fermeture permettant de retracer les personnes ayant accédé à son intérieur et d'une résistance au feu classifiée au moins S 60 DIS suivant la norme EN 1047-1, ces facultés devant être certifiées par le European Certification Board Security Systems (ECB S) moyennant des plaquettes fixées à l'intérieur, ou tout autre unité de stockage en lieu sûr répondant au moins aux mêmes critères.

³ Une marque de scellement sera attribuée à tout détenteur d'un agrément par le ministre des Transports.

5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément

5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes

Exigence 14: Les interventions sur des tachygraphes sont exclusivement exécutées par des experts techniciens énoncés nominativement dans l'agrément qui mentionne par ailleurs les détails en ce qui concerne le lieu de travail (atelier), l'activité (installation, activation, étalonnage, vérification, réparation, mise hors service) ainsi que les produits visés (marques et types de tachygraphes).

Exigence 15: Toutes les interventions sur des installations de tachygraphe telles que l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service doivent être exécutées suivant les dispositions de la présente annexe.

5.4.2 Maintenance

Exigence 16: Les installations et les équipements dont est question au paragraphe 5.3.3 doivent être maintenus en état réglementaire et leur état technique doit être conforme aux indications de leur constructeur.

En particulier, les équipements dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique doivent fonctionner correctement et dans les tolérances spécifiées. A cette fin, ils doivent être étalonnés suivant les spécifications de leurs fabricants au moins dans les intervalles prescrits par celui-ci et porter un marquage y afférent en cours de validité. Par ailleurs, les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage de ces équipements doivent être archivés pendant une durée de cinq années et tenus à la disposition des auditeurs externes.

5.4.3 Documentation à mettre à disposition

Exigence 17: Afin de servir comme ouvrages de référence aux experts techniciens, la documentation suivante, facilement accessible et dans la version la plus récente, doit être à leur disposition:

- le règlement;
- la présente annexe du règlement;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 6.3 de la présente annexe;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 7 de la présente annexe;
- les procédures de sécurité dont question au chapitre 8 de la présente annexe;
- manuels techniques et instructions de travail des fabricants de véhicules et de tachygraphes;
- le règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil;
- le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85;
- le règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

- le règlement (CEE) No 3688/92 de la Commission du 21 décembre 1992 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 2479/95 de la Commission du 25 octobre 1995 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 1056/97 de la Commission du 11 juin 1997 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- la directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 2004/11/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant la directive 92/24/CEE du Conseil relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément

La SNCT est l'autorité compétente pour la réception des ateliers (fixes ou mobiles) à agréer ainsi que pour réceptionner leurs succursales et leurs installations. A cette fin la SNCT procède à un audit initial selon les dispositions du chapitre 9.3. L'Administration des douanes et accises supervise les détenteurs d'un agrément et les contrôle régulièrement.

5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile

Exigence 18: Le détenteur d'un agrément peut à tout moment demander auprès du ministre des Transports l'extension de son agrément en faveur d'une succursale lui appartenant ou lui subordonnée ainsi que pour un atelier mobile, sous condition toutefois que toute succursale et tout atelier mobile particulier satisfera aux exigences des paragraphes 5.3.1, 5.3.2 et 5.3.3 et qu'une observation rigoureuse des obligations et conditions du paragraphe 5.4 soit garantie.⁴

5.7 Transfert d'un agrément

Le transfert d'un agrément d'un atelier agréé au profit d'un autre atelier n'est pas autorisé. En cas de changement du propriétaire ou suite à des modifications majeures en ce qui concerne l'infrastructure ou les équipements d'un atelier agréé, la SNCT doit en être informée et celle-ci peut vérifier la conformité des nouvelles conditions de fonctionnement aux dispositions de la présente annexe. Un atelier ne peut sous-traiter aucune des interventions pour lesquelles il est agréé.

⁴ Les ateliers mobiles ne sont pas soumis à l'obligation de la mise à disposition permanente des éléments énumérés au paragraphe 5.3.3, sous condition pour ces éléments de faire l'objet d'un accord contractuel avec le client concerné, garantissant ainsi la libre disponibilité de ces équipements dans les ateliers de celui-ci; en pareils cas, les ateliers clients feront tout comme l'atelier mobile l'objet d'un agrément et d'une surveillance suivant les dispositions du paragraphe 5.5 et seront inclus dans l'agrément administratif.

5.8 Durée de validité de l'agrément

La durée de validité est de trois ans. Elle peut être prolongée pour de nouvelles périodes successives de trois ans sous condition pour l'atelier agréé d'en faire la demande moyennant le formulaire prévu à cette fin en y joignant les preuves de formation continue des experts techniciens. Par ailleurs, le renouvellement de l'agrément dépend du résultat d'un audit de renouvellement suivant les dispositions du chapitre 9.3. que la SNCT est en droit d'exécuter avant tout renouvellement d'un agrément. Cet audit peut être complet ou partiel.

6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes

6.1 Cas de vérifications

Exigence 19: Chacune des manipulations ou circonstances suivantes donne lieu à une vérification:

- a) toute installation suivie, le cas échéant, de l'activation d'un tachygraphe;
- b) toute vérification et toute réparation d'un tachygraphe;
- c) toute inexactitude de l'horloge du tachygraphe supérieure à 20 minutes;
- d) toute modification du coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“);
- e) toute modification de la circonférence effective des pneumatiques (valeur „l“), due à un changement des dimensions des pneumatiques;
- f) expiration d'un délai de deux ans après la dernière vérification;
- g) tout changement du numéro d'immatriculation du véhicule dans le cas d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique.

Au sens de la présente annexe, le cas d'une intervention limitée sur une installation de tachygraphe consiste dans:

- h) tout remplacement de plombages ou de scellements de connexions mécaniques ou électriques d'installations de tachygraphes.

6.2 Etendue de la vérification

6.2.1 Vérifications préliminaires

Exigence 20: Toute vérification d'un tachygraphe selon les dispositions des chapitres 6.2.2 à 6.2.4 doit être précédée par les vérifications suivantes et les résultats de ces vérifications doivent être reportés dans le registre dont question au chapitre 9.1:

- présence et état des plombs ou feuilles de plombage obligatoires, fixés lors de vérifications antérieures;
- concordance entre les informations inscrites sur la plaquette d'installation et les données programmées dans le cas d'un tachygraphe numérique;
- présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe.

Exigence 21: En cas de présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe, outre l'enregistrement de cet état de chose dans le registre dont est question au chapitre 9.1, avant la mise en place de nouveaux plombs, l'Administration des douanes et accises en doit être informée par écrit par un responsable de l'atelier qui indique également à cette administration les numéros d'immatriculation et d'identification (numéro de châssis) du véhicule concerné.

6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))

- a) Vérifier la constante du tachygraphe (valeur „k“) sur la plaque signalétique.
- b) Brancher l'appareil de contrôle décrit au deuxième alinéa sous e) du paragraphe 5.3.3 pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur „k“) respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“).

- c) Faire rouler le véhicule dans les conditions suivantes:⁵
- véhicule non chargé à l'exception du conducteur, en ordre de marche;
 - pneumatiques dans un état réglementaire, remplis à la pression recommandée par le fabricant du véhicule;
 - mouvement rectiligne sur terrain plat à une vitesse approximative de 5 km/h ou sur un banc d'essai à rouleaux à une vitesse de 50 km/h \pm 5 km/h, le cas échéant ces valeurs peuvent être remplacées par des valeurs recommandées par le constructeur du banc d'essai.
- Il peut être dérogé des conditions d'état normal d'un véhicule, tel que visé par le premier et par le troisième tiret, sous condition que l(es) erreur(s) induite(s) par cette façon de procéder puissent être compensées en adaptant les valeurs mesurées par voie de calcul (en comparant avec les valeurs et les tableaux de compensation des fabricants de véhicules ou de tachygraphes).
- d) Constater le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“)⁵.
- (w) = nombre de rotations ou d'impulsions au connecteur du tachygraphe pour 1 kilomètre parcouru.
- e) Ajuster le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) et la constante du tachygraphe (valeur „k“) endéans une plage de tolérances de \pm 2% de façon que l'appareil puisse, après sa mise en place, respecter les valeurs limites⁶; pour des appareils non électroniques, l'ajustement est à réaliser moyennant l'utilisation d'un engrenage tout en vérifiant les valeurs limites précitées.
- f) Le cas échéant, vérifier la bonne installation et le bon fonctionnement de l'arbre de transmission.

6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))

- a) Dans le cas d'un tachygraphe analogique, écrire les données du véhicule ainsi que la date sur une feuille d'enregistrement, munir celle-ci du cachet „Feuille d'essai“ et positionner la feuille d'enregistrement dans l'unité véhicule du tachygraphe.
- b) Vérifier le tachygraphe moyennant un équipement de contrôle étalonné pour surveiller les limites autorisées:⁶
- c) Création d'un „diagramme de référence“:
- viser trois points de référence selon l'indicateur de vitesse (p. ex. 40, 80, 120 km/h pour vitesse maximale de 125 km/h);
 - établir un diagramme de référence (monter momentanément jusqu'à la vitesse maximale, couper le tachygraphe après environ 60 secondes = descente instantanée de la ligne de référence);
 - nouvelle montée jusqu'à vitesse maximale, descendre vitesse par trois paliers d'une durée d'environ 60 secondes chacun;
 - contrôler la feuille d'enregistrement moyennant une loupe ou les données enregistrées sur la carte d'atelier ou sur la carte de conducteur moyennant un équipement adapté.

Remarques:

Au cas où le diagramme de référence obtenu suivant la procédure susnommée serait inexploitable, le tachygraphe doit être remis en bon état par le fabricant ou par un atelier mandaté par lui; la vérification de l'appareil selon le présent paragraphe devant être répétée par la suite.

⁵ Le véhicule doit rouler sur une surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ou la constante de l'appareil (valeur k) ou sur un banc d'essai à rouleaux approprié dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique.

⁶ Selon le cas, voire l'annexe du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1) ou l'annexe du règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

Le diagramme de référence sert comme preuve des enregistrements réglementaires.

Lors de l'opération d'installation d'un tachygraphe, la vérification suivant le présent paragraphe n'est pas obligatoire au cas où celle-ci aurait déjà été effectuée auparavant par le fabricant du tachygraphe ou par un atelier mandaté, sous condition toutefois que cette vérification date de moins d'une année.

6.2.4 Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1. cas a) à h))

- a) Mise en place du tachygraphe dans le véhicule et raccordement mécanique et/ou électrique.
- b) Contrôle de fonctionnement, soit moyennant un essai sur route soit moyennant un test sur banc d'essai à rouleaux.
- c) Lors d'une révision d'un tachygraphe installé selon le paragraphe 6.1, alinéas a) à f), le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ajusté est vérifié et inscrit sous la rubrique (w) de la plaquette d'installation; au cas de tachygraphes à ajustement électronique de la constante du tachygraphe (valeur „k“) au coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“), la constante „k“ est vérifiée et inscrite sous la rubrique (w) de la plaquette d'installation.
- d) Tout raccordement mécanique ou électrique démontable doit être protégé contre des interventions abusives (plombages, scellements etc.).⁷
- e) Montage ou renouvellement de la plaquette d'installation suivant le paragraphe 6.4.

6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications

Exigence 22: Les opérations définies au chapitre 6.2 doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. La prédite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

6.4 Plaquette d'installation

6.4.1 Premier montage et renouvellement

- Après toute vérification subséquente au montage d'une installation d'un tachygraphe, (selon paragraphe 6.1, cas a)), le véhicule est à pourvoir d'une plaquette d'installation.
- La plaquette d'installation est à remplacer par une nouvelle plaquette suite à toute autre vérification (selon paragraphe 6.1, cas b) à e)), une vérification dans les conditions du point f) du paragraphe 6.1 n'entraînant pas un tel remplacement sous condition qu'aucune autre intervention n'ait été effectuée.
- La plaquette d'installation fait office de certificat pour l'exécution conforme de l'installation ou de la vérification d'un tachygraphe.

6.4.2 Données sur la plaquette d'installation

Les données suivantes doivent figurer sur la plaquette d'installation:

- nom et adresse ou logo de l'atelier ou de l'organisme responsable pour la mise en place de la plaquette d'installation;
- date de la vérification;
- numéro d'immatriculation ou au moins les 8 derniers caractères alphanumériques du numéro d'identification du véhicule (VIN);
- coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ajusté respectivement constante de l'appareil de contrôle (valeur „k“) ajustée sous la forme „(W) = ... U/km“ ou „(W) = ... Imp/km“;
- Circonférence effective des pneumatiques sous la forme „l = mm“.

⁷ Voir annexe du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et annexe du règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe I B).

6.4.3 *Endroit de fixation et plombage*

- la plaquette d’installation est à fixer à un endroit bien visible de la cabine de conducteur, de préférence sur le tachygraphe ou le tachymètre;
- la plaquette d’installation est à plomber; l’utilisation d’une feuille de plombage est autorisée.

6.5 Mise hors service d’un tachygraphe numérique

Préalablement à toute mise hors service d’un tachygraphe numérique, les données enregistrées dans la mémoire de l’appareil doivent être déchargées en accord avec les dispositions du chapitre 7.1. L’appareil mis hors service doit être retourné soit au propriétaire du véhicule pour une utilisation ultérieure, soit au fabricant de l’appareil ou son mandataire pour une réparation, pour des raisons de garantie ou de mise à la ferraille.

7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique

Les exigences du présent chapitre sont applicables pour les ateliers agréés selon les cas c) et d) du chapitre 5.2.

Exigence 23: Les opérations définies au présent chapitre doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. Ladite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

7.1 Déchargement des données

Exigence 24: Toute mise hors service d’un tachygraphe numérique doit être précédée par un déchargement des données stockées dans la mémoire de celui-ci depuis le dernier déchargement identifiable effectué moyennant une carte d’entreprise. L’atelier agréé doit informer par écrit le détenteur de cette carte du déchargement et tenir à la disposition de celui-ci les données pour une durée d’au moins une année.

Les ateliers agréés sont autorisés à procéder à des déchargements de données au-delà des circonstances dans lesquelles un déchargement est obligatoire (p. ex. en sous-traitance de stockage des données pour des entreprises de transports). Ces déchargements peuvent concerner une partie ou l’intégralité de la mémoire de l’unité véhicule. En pareil cas, toutes les dispositions du présent cahier des charges quant à la sécurité, la traçabilité et les audits sont applicables.

7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées

Exigence 25: Les données déchargées sont à transmettre à l’entreprise de transport appropriée uniquement sur demande écrite de celle-ci. L’entreprise de transport appropriée est celle qui détient la carte d’entreprise avec laquelle l’accès à ces données a été verrouillé. La transmission des données à une troisième partie est uniquement autorisée suite à une autorisation écrite de la prédite entreprise de transport.

Des données plus anciennes peuvent également être restituées aux entreprises de transports appropriées à condition pour celles-ci de les demander par écrit et à condition que ces entreprises soient identifiables comme propriétaires de ces données moyennant leurs cartes d’entreprise.

Exigence 26: L’atelier agréé prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la transmission des données déchargées uniquement aux personnes ou aux organisations autorisées.

Exigence 27: L’atelier agréé transmet à l’entreprise de transport appropriée, ensemble avec les données déchargées, un „Certificat de déchargement et de transmission de données“ suivant le modèle qui suit, dûment rempli et signé par les personnes compétentes.

Certificat sur l'impossibilité* de déchargement et de transmission de données	
Numéro du certificat: _____	
<p>Informations sur le véhicule et l'entreprise de transport:</p> <p><i>Véhicule:</i> Numéro d'immatriculation: Numéro de châssis: Fabricant: Modèle:</p> <p><i>Entreprise/Organisme de transport:</i> Nom: Adresse: Numéro de carte d'entreprise:</p>	<p>Informations sur l'atelier agréé:</p> <p>Nom: Adresse: Numéro d'agrément: Nom de l'expert technicien:</p> <p>Numéro de carte d'atelier:</p>
<p>Informations sur l'unité véhicule:</p> <p>Fabricant: Modèle: Numéro de série: Année de fabrication: Numéro d'homologation:</p>	<p>Informations sur le téléchargement</p> <p>Affich. des données à l'écran possible? Oui/Non*</p> <p>Impression des données possible? Oui/Non*</p> <p>Déchargement de données possible? Oui/Non*</p> <p>Si oui, toutes les données? Oui/Non*</p> <p>Si non, pourquoi?</p> <p>Date de déchargement: Date de transmission au demandeur: Moyen de transmission:</p>
<p>Déclaration:</p> <p>Le présent document atteste que la société ou l'organisme de transport identifié ci-dessus a déposé une demande écrite pour le déchargement et la transmission des données enregistrées dans l'unité véhicule identifié ci-dessus.</p> <p>Les données sollicitées ont été déchargées et transmises au demandeur conformément aux dispositions légales en la matière.*</p> <p>Pour des raisons liées à un dysfonctionnement technique, il n'est pas possible de décharger et de transmettre les données sollicitées au demandeur.*</p> <p style="text-align: center;"><i>Nom, prénom et signature de l'expert technicien:</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Nom, prénom et signature du responsable de l'atelier:</i></p> <p>* = biffer ce qui ne convient pas</p>	

Exigence 28: Lors de chaque déchargement de données, l'atelier agréé établit une liste de toutes les opérations de verrouillage et de déverrouillage depuis le dernier déchargement de données des entreprises de transport ayant opéré le véhicule. Cette liste inclut le nom des entreprises de transport, leurs adresses et les numéros des cartes d'entreprise.

Exigence 29: Le transfert des données déchargées vers l'entreprise de transport appropriée doit se faire moyennant une des méthodes suivantes:

- remise au conducteur du véhicule ou à un autre messenger d'un disque CD/DVD ou d'un autre support informatique contenant les données encryptées;
- envoi des données encryptées par courrier électronique ou par d'autres moyens basés sur la technologie de l'internet;
- envoi d'un disque CD/DVD ou autre support informatique contenant les données encryptées par lettre recommandée contre accusé de réception.

7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées

Exigence 30: Le déchargement et le stockage des données ne doit en rien affecter les mécanismes de sécurité qui protègent leur intégrité et leur authenticité. Par ailleurs, les signatures/certificats numériques associés aux données doivent faire partie intégrante des sauvegardes qui doivent être effectuées en conformité à la *loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel*.

Exigence 31: L'atelier agréé doit tenir les données déchargées à disposition des agents et fonctionnaires des organismes de contrôle compétents. (Voir chapitre 9.3)

7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique

Exigence 32: Afin de préserver l'intégrité et l'authenticité des données déchargées (voir chapitre 7.3) seuls des équipements intelligents dédiés (IDE) à des moyens de sauvegarde externes appropriés ou approuvés sont autorisés. Ces équipements doivent être protégés contre une utilisation non autorisée moyennant des mécanismes d'identification personnelle (p. ex.: code secret personnel). Il en est de même pour chaque ordinateur par l'intermédiaire duquel l'accès aux données des tachygraphes est possible. La transmission électronique des données doit se faire moyennant des envois sécurisés (SSL, SMIME, ...). Les équipements susmentionnés doivent être équipés de lecteurs de carte.

7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données

Exigence 33: Au cas où le dysfonctionnement d'un tachygraphe numérique ne permettrait pas le déchargement complet des données enregistrées, le „Certificat de déchargement et de transmission de données“ dont question au chapitre 7.2 est à remplir comme „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“.

Au cas où le dysfonctionnement susmentionné ne permettrait aucun déchargement, le „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ est à transmettre au dernier utilisateur du véhicule.

Au cas où la dernière entreprise ayant opéré le véhicule peut être identifiée mais les données ne peuvent être déchargées que partiellement, le „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ est à transmettre à cette entreprise et les données déchargées sont à stocker suivant les dispositions du chapitre 7.3.

Au cas où l'utilisation future de l'unité véhicule serait exclue, les dispositions du chapitre 7.2 sont applicables et un éventuel „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ est à transmettre à l'entreprise qui détient l'appareil.

8 Sécurité des ateliers

Le responsable pour la sécurité de l'atelier est en charge du respect de toutes les exigences du présent chapitre.

Exigence 34: A cette fin, il est responsable pour la rédaction et la mise à jour de procédures écrites y afférentes. Par ailleurs, il doit s'assurer que ces procédures et leurs mises à jour sont diffusées aux experts techniciens et que leur contenu est compris par ceux-ci.

Exigence 35: L'atelier agréé doit disposer d'une zone de sécurité non accessible au public. Cette zone doit être marquée bien visiblement.

Exigence 36: L'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et les tachygraphes numériques en attente d'installation sur des véhicules doivent se trouver dans la zone de sécurité.

8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation

Exigence 37: Les plombs, les marques de scellement, les poinçons pour les réaliser, les feuilles de plombage, les plaquettes d'installation et les moyens à les réaliser doivent être stockés dans l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3.

8.2 Les cartes d'atelier

Tout atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2 doit garantir le respect des dispositions qui suivent:

8.2.1 Responsabilités des experts-techniciens

Exigence 38: Tout expert-technicien détenteur d'une carte d'atelier doit s'engager par écrit à:

- ne jamais mettre sa carte à la disposition d'une autre personne;
- ne jamais communiquer le code d'identification personnel de sa carte⁸;
- décharger régulièrement la mémoire de sa carte avant que des données stockées ne soient perdues;
- signaler immédiatement toute perte, tout vol ou tout dysfonctionnement de sa carte au responsable de sécurité;
- remettre en temps utile au responsable de sécurité toute carte venant à échéance ou présentant une défektivité en vue du renouvellement ou du remplacement;
- remettre au responsable de sécurité sa carte au cas où il met fin à sa relation de travail avec l'atelier agréé;
- informer sans délai le responsable de sécurité en cas de soupçon d'une utilisation illicite de sa carte d'atelier et de son code d'utilisation personnel;
- confier sa carte d'atelier au responsable de sécurité à la fin de chaque période journalière de travail.

Des dérogations à cette dernière disposition sont autorisées si d'autres conditions de sécurité équivalentes sont prévues.

Un expert technicien est tenu responsable de toutes les activités exercées par l'intermédiaire de sa carte d'atelier; cette dernière disposition est également valable pour des actions effectuées par un apprenti en formation sous sa surveillance.

8.2.2 Responsabilités de l'atelier

Exigence 39: L'atelier agréé demande l'obtention d'une carte d'atelier pour chaque expert technicien.

Exigence 40: Toute carte d'atelier en cours de validité doit être mise à la disposition des agents de l'Administration des douanes et accises sur leur demande lors des audits dont est fait mention au chapitre 9.3.

⁸ Une carte d'atelier est invalidée de façon définitive par une quintuple entrée consécutive erronée du code d'identification personnel et doit être remplacée par la SNCT.

- Exigence 41:* Toute carte d'atelier hors d'utilisation doit être stockée dans l'armoire anti-effraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et aucune carte ne doit quitter les locaux de l'atelier agréé sauf pour des essais du tachygraphe sur route.
- Exigence 42:* L'atelier agréé s'assure qu'aucun expert technicien n'utilise la carte d'atelier émise au nom d'un autre expert-technicien.
- Exigence 43:* L'atelier agréé supporte les experts techniciens dans leurs efforts à garder leur code d'identification personnel au secret.
- Exigence 44:* L'atelier veille que les données relatives aux interventions effectuées moyennant les cartes d'atelier sont déchargées de la mémoire des cartes avant que des données y stockées soient perdues.
- Exigence 45:* L'atelier agréé possède et tient à jour des procédures écrites concernant l'accès, l'organisation et les responsabilités liés à l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et à la zone de sécurité et en informe son personnel.
- Exigence 46:* Le responsable pour la sécurité de l'atelier doit récupérer les cartes d'atelier venant à échéance ou présentant une déféctuosité qu'il restitue à la SNCT en tant qu'organisme responsable pour l'émission des cartes de tachygraphe en vue de leur renouvellement ou leur remplacement. Il en est de même pour les cartes d'atelier des experts techniciens ayant quitté l'atelier agréé. Le responsable de sécurité informe immédiatement la SNCT de chaque carte d'atelier perdue ou volée. L'atelier agréé peut être tenu responsable des conséquences d'éventuelles interventions frauduleuses effectuées entre la perte ou le vol de la carte et le moment de la déclaration de ce vol ou de cette perte à la SNCT.

8.3 Les données

- Exigence 47:* Les équipements permettant l'accès aux données déchargées et stockées suivant les dispositions du chapitre 7.3 doivent se trouver dans la zone de sécurité.
- Exigence 48:* Un relevé tenu à jour énonçant le personnel de l'atelier agréé ayant accès aux données déchargées et sauvegardées doit exister.

9 Traçabilité, audits internes et externes

9.1 Traçabilité

- Exigence 49:* Un registre permettant le retraçage chronologique de chaque opération de vérification, d'étalonnage, de réparation et de mise hors service des tachygraphes est à tenir à jour et à soumettre aux agents de l'Administration des douanes et accises à la demande de ceux-ci.
- Exigence 50:* Ledit registre doit, pour chaque intervention, inclure les informations suivantes:
- genre de l'intervention (installation, étalonnage, vérification, réparation ou mis hors service);
 - date et résultat de l'intervention;
 - numéros d'immatriculation (VRN) et d'identification (VIN) du véhicule;
 - fabricant du véhicule;
 - propriétaire ou détenteur du véhicule;
 - date de la dernière vérification de l'installation de tachygraphe;
 - coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) respectivement constante du tachygraphe (valeur „k“) du véhicule;
 - circonférence effective des pneumatiques du véhicule;
 - indications permettant l'identification sans équivoque du tachygraphe (fabricant, marque, numéro de série, etc.);
 - nom(s) du ou des expert(s)-technicien(s) ayant procédé à l'intervention.

9.2 Audits internes

Exigence 51: La direction de l'atelier agréé procède ou fait procéder par un organisme externe au moins annuellement à des audits des enregistrements du registre dont question au chapitre 9.1 afin de vérifier l'exactitude de celui-ci. Par ailleurs, dans le cas d'un atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2, lors de cet audit, la conformité de la sauvegarde et de la sauvegarde de sécurité des données déchargées est vérifiée. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

Exigence 52: La direction de l'atelier agréé procède régulièrement à des audits de la qualité des interventions effectuées par l'atelier. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

9.3 Audits externes

En vue de l'exécution des tâches qui leurs incombent suivant les dispositions des chapitres 5.5 et 5.8, la SNCT et l'Administration des douanes et accises procèdent à des audits auprès des ateliers agréés.

Exigence 53: Pour l'exécution de ces audits, l'accès pendant les horaires de travail au terrain, à l'atelier, ainsi qu'aux bancs d'essai et aux localités de bureaux y inclus la zone de sécurité est à accorder aux auditeurs de la SNCT et aux agents de l'Administration des douanes et accises.

Exigence 54: Lors de ces audits, la SNCT et l'Administration des douanes et accises sont en droit de se faire produire et d'enregistrer notamment les données suivantes:

- nom(s) et prénom(s) des dirigeants et du responsable de sécurité de l'atelier;
- marques et types des installations, outils et équipements agréés;
- enregistrements des opérations d'étalonnage et de maintenance tel que spécifiées au chapitre 5.4.2;
- nom(s) et prénom(s) des experts techniciens de l'atelier;
- détails de la formation de base et de la formation professionnelle continue des experts techniciens;
- le cas échéant, détails des cartes d'atelier émises au nom de l'atelier et des experts techniciens autorisés à utiliser ces cartes;
- le registre dont est fait mention au chapitre 9.1;
- le résultat des audits internes dont est fait mention au chapitre 9.2.

10 Dispositions générales

10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données

Exigence 55: Les enregistrements ainsi que les données et sauvegardes de données suivantes doivent être stockés dans l'armoire antieffraction et anti-incendie dont mention au chapitre 5.3.3 pour les durées suivantes:

- les données déchargées en vertu des dispositions du chapitre 7.1 ainsi qu'une copie de sauvegarde de ces données pour la durée d'une année;
- les notifications écrites aux entreprises dont mention au chapitre 7.1 pour la durée d'une année;
- les autorisations de transmission de données à des tierces parties dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- une copie de chaque „Certificat de déchargement et de transmission de données“ et de chaque „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ délivré ainsi que les détails de la carte d'entreprise de l'entreprise à laquelle les données ont été transmises pour la durée de deux années;

- les listes témoignant des opérations de verrouillage et de déverrouillage dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- date, méthode et preuve de transmission (p. ex.: accusé de réception postale ou du messenger ou reçu par courrier électronique) des données déchargées et transmises pour la durée d'une année;
- les données déchargées des cartes d'atelier relatives aux interventions effectuées pour une durée de trois ans;
- le relevé dont mention au chapitre 8.3 pour une durée de cinq ans;
- le registre dont mention au chapitre 9.1 pour une durée de cinq ans;
- les résultats des audits dont mention au chapitre 9.2 pour une durée de cinq ans;
- les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage des équipements dont mention au chapitre 5.4.2 pour une durée de cinq ans;
- les avis des fabricants de tachygraphes et de véhicules dont mention au chapitre 10.5 pour une durée de dix ans.

Lesdits enregistrements et données doivent être tenus à la disposition des auditeurs externes.

10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère

Exigence 56: Au Luxembourg, les interventions effectuées dans le cadre du cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doivent être effectuées moyennant des cartes d'atelier émises par la SNCT. Aucune intervention effectuée moyennant une carte d'atelier émise par une autorité étrangère est autorisée.

10.3 Documents affichés

Exigence 57: Tout atelier agréé doit afficher les documents ou une copie des documents tenus à jour suivants:

- l'agrément émis par le ministre des Transports y inclus les noms des experts techniciens;
- l'organigramme dont est fait mention au chapitre 5.3.2;
- certificats ou autorisations émanant du demandeur d'agrément, témoignant des liens de celui-ci avec l'atelier agréé;
- tout autre document éventuel attestant la certification ou l'accréditation de l'atelier agréé suivant une norme d'assurance qualité (p. ex.: ISO 9000ff, ISO 17020, etc.).

Le tableau d'affichage doit se trouver à un endroit protégé contre les intempéries et des encrassements de façon bien visible pour des visiteurs intéressés. En outre, il doit de par sa conception prévenir l'enlèvement non autorisé des documents ou copies des documents affichés.

10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers

Exigence 58: Sans préjudice des dispositions qui précèdent, tout atelier agréé pour le cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doit être en mesure d'effectuer sur tout type et tout modèle de tachygraphe numérique, indépendamment du fabricant de l'appareil, les interventions et opérations suivantes:

- installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service;
- mise en place d'une plaquette d'installation;
- plombage;
- déchargement et manipulation sécurisée des données enregistrées dans la mémoire de l'appareil;
- l'émission soit d'un „Certificat de déchargement et de transmission de données“ soit d'un „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“.

10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique

Dans le cas de l'installation d'un tachygraphe numérique sur un véhicule précédemment équipé d'un tachygraphe analogique, l'atelier agréé est responsable du bon fonctionnement de toutes les fonctionnalités du véhicule pouvant être affectées par ce remplacement.

Exigence 59: En particulier l'atelier agréé doit documenter la compatibilité technique entre le nouveau tachygraphe et le véhicule en question moyennant les avis écrits qu'il doit solliciter aussi bien auprès du fabricant du tachygraphe qu'auprès du fabricant du véhicule.

10.6 Infractions

Des infractions contre les dispositions légales et réglementaires de la présente annexe peuvent être sanctionnées par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément de l'atelier comportant la confiscation des marques de scellement et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier.

Entre autres, un ou plusieurs des faits suivants constatés sont considérés comme constituant une infraction aux règles précitées:

- défaillance(s) par rapport aux critères de l'agrément;
- qualité du travail effectué par l'atelier en dessous d'un niveau acceptable pendant une période prolongée;
- défaillances ou activités criminelles mettant en péril l'intégrité du système d'enregistrements des temps de conduite et de repos des conducteurs;
- déclarations erronées ou enregistrements falsifiés dans le but d'obtenir ou de maintenir l'agrément de l'atelier;
- tentatives visant à compromettre les éléments de sécurité des tachygraphes numériques.

*

ANNEXE II

N. Règlement grand-ducal modifié du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
A	Equipage:				
01	Non-respect de l'âge minimal des conducteurs – Règlement (CE) No 561/2006: art. 5.1. – AETR: art. 5				250
B	Durées de conduite:				
01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 9h < ... < 10h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 11h < ... < 12h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 56h < ... < 60h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				145
08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 60h < ... < 70h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				250
10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives – 90h < ... < 100h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				145
11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives — 100h < ... < 112h30 – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				250
C	Pauses:				
01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 4h30 < ... < 5h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				145
02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 5h < ... < 6h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				250
D	Temps de repos:				
01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 8h30 < ... < 10h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée – 8h < ... < 9h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée 7h < ... < 8h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3h + (8h < ... < 9h) – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2.				145
07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h – 7h < ... < 8h – AETR: art. 8.1.				145
08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3 h + (7h < ... < 8h) – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2.				250
08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.1.				250
10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 8h < ... < 9h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.5.				145
10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 7 h < ... < 8h – AETR: art. 8.2.				145
11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 7h < ... < 8h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.5.				250
11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.2.				250
13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 22h < ... < 24h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6.				145
13a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 33h < ... < 36h – AETR: art. 8.3.				145
13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 22h < ... < 24h – AETR: art. 8.3.				145
14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 20h < ... < 22h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6.				250
14a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 30h < ... < 33h – AETR: art. 8.3.				250
14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 20h < ... < 22h – AETR: art. 8.3.				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 42h < ... < 45h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				145
17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 36h < ... < 42h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				250

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
G	Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement:				
03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				145
11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				145
13	Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				250
16	Retrait non autorisé de feuilles ou de cartes de conducteur sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
17	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				250
22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				145
H	Indications à saisir:				
03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5bis. – AETR: art. 12.5bis. de l'annexe				145

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
K 02	Panne: Pas réparée en cours de route – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 16.1. – AETR: art. 13.1. de l'annexe				250
L 03	Saisie manuelle sur les sorties imprimées: Pas de signature sur la feuille provisoire – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 16.2. – AETR: art. 13.2. de l'annexe				250

O. Règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
6 -01	Défaut d'avoir une copie conforme de la licence communautaire valable à bord du véhicule				250
-02	Défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg				250
-03	Présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues				250
-04	Défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable				250

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) Nos 3820/85 et 3821/85, ainsi que le règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route fixent le cadre réglementaire et technique pour l'introduction du système de tachygraphe numérique. Outre le tachygraphe proprement dit, des cartes à puce électronique à insérer dans le tachygraphe font partie intégrante du système.

Le nouveau système de tachygraphe devra permettre aux entreprises une gestion plus aisée de leurs véhicules, procurer aux conducteurs des informations claires et précises quant à leurs temps de conduite et de repos et permettre un contrôle efficace des activités des conducteurs, tout en contribuant ainsi à une réduction des fraudes.

La matière étant réglée par des règlements communautaires, le présent règlement détermine notamment les modalités pratiques relatives aux cartes de tachygraphe et fixe les sanctions.

Etant donné que l'appareil de contrôle et les temps de conduite et périodes de repos, réglés par le règlement (CE) No 561/2006, sont étroitement liés, les sanctions pour ces derniers sont également reprises dans ce règlement grand-ducal.

De nouvelles dispositions d'exécution ont été prévues par le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ainsi que par le règlement grand-ducal modificatif du 23 mars 2007.

Suite à l'arrêt No 289/09 de la Cour d'Appel ayant constaté un vice de forme entachant le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006, il est préféré de remplacer ledit règlement au lieu de le modifier, afin de combler à ce vice de forme.

Le présent texte reprend la majorité des dispositions du règlement grand-ducal modifié du 13 octobre 2006. Les principales modifications sont:

- inclusion de certaines dérogations supplémentaires prévues à l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 que la pratique a montré nécessaires;
- introduction d'avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et de repos sur base d'une catégorisation élaborée en comitologie auprès des institutions communautaires;
- obligation pour les instructeurs des auto-écoles d'utiliser le tachygraphe;
- suppression de l'obligation nationale pour les forces armées et la Police d'équiper leurs camions d'un tachygraphe;
- suppression de l'obligation de remettre l'ancienne carte de tachygraphe en échange de la nouvelle, alors que le conducteur doit pouvoir produire les données des 28 jours précédents lors d'un contrôle.

Il est en outre profité de l'introduction des avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos, d'en introduire également en matière de licences communautaires.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er

Les règlements (CEE) No 561/2006 et No 3821/85 se réfèrent aux autorités compétentes des Etats membres. L'article 1er définit le Ministre ayant les transports dans ses attributions comme cette autorité pour le Grand-Duché de Luxembourg.

L'article 12, paragraphe 1, du règlement (CEE) No 3821/85 prévoit que seuls les ateliers agréés peuvent manipuler les appareils de contrôle. Cet agrément est délivré par le Ministre.

Le troisième alinéa reprend l'exception pour les cas d'urgence prévue à l'article 3, paragraphe 3 du règlement (CEE) No 2821/85.

Ad article 2

Le premier alinéa définit les véhicules qui tombent dans le champ d'application du présent règlement grand-ducal.

Le deuxième alinéa concerne la terminologie et définit notamment le tachygraphe analogique et le tachygraphe numérique.

Le troisième alinéa prescrit que les véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er mai 2006 doivent obligatoirement être équipés d'un tachygraphe numérique, tel que fixé par la disposition introduite dans le règlement (CE) No 2135/98 par l'article 27 du règlement (CE) No 561/2006.

L'utilisation des tachygraphes doit se faire, selon les cas, conformément aux dispositions communautaires ou conformément à l'AETR.

Ad article 3

Le premier paragraphe de cet article rend obligatoire le tachygraphe pour certaines catégories de véhicules non visés par les textes communautaires, ceci pour des raisons de sécurité routière.

Pour cette même raison, le respect des temps de conduite et périodes de repos tel que prévus par le règlement (CEE) No 561/2006 est également rendu obligatoire.

Le paragraphe 2 prévoit des exceptions aux dispositions relatives aux temps de conduite et périodes de repos. Ces exceptions se sont montrées nécessaires dans la pratique.

Sauf les véhicules des auto-écoles (cf. article 14), ces véhicules ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe. Etant donné que les temps de conduite et de repos ne doivent pas être contrôlés, l'installation d'un tachygraphe occasionnerait uniquement des frais non nécessaires.

Ad article 4

Cet article délègue l'émission et la délivrance des cartes de tachygraphes à la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) et fixe les différentes tâches en relation avec ceux-ci.

Les données enregistrées en relation avec les cartes de tachygraphes doivent être accessibles aux autorités de contrôles tant luxembourgeoises qu'étrangères (Espace Economique Européen, Suisse, AETR) tel que prévu par les dispositions relatives à l'entraide mutuelle de l'article 19 du règlement (CEE) No 3821/85, l'accord entre l'Union européenne et la Suisse entré en vigueur le 1er juin 2002 et l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

Ad article 5

L'article 5 concerne l'agrément des ateliers autorisés à manipuler les tachygraphes. Cet agrément ne peut intervenir qu'après instruction du dossier par la SNCT et est délivré par le Ministre.

Le contrôle de ces ateliers incombe à l'Administration des Douanes et Accises.

Si un atelier commet une infraction aux dispositions légales et réglementaires, son agrément peut lui être retiré temporairement ou définitivement, selon la gravité du manquement.

Ad article 6

Seuls des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement et des cartes de tachygraphes homologués peuvent être utilisés. L'homologation est faite par la Société Nationale de Certification et d'Homologation. Cette obligation est prescrite par l'article 5 du règlement (CEE) No 3821/85.

Ad article 7

Il existe quatre types de cartes de tachygraphes: la carte de conducteur, la carte d'entreprise, la carte de contrôle et la carte d'atelier.

La carte de conducteur est un instrument de travail pour le chauffeur et remplace les feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique. Toutes les données relatives aux temps de conduite et périodes de repos ainsi qu'aux temps de travail y seront enregistrées. Tout chauffeur amené à conduire un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique doit se procurer sa carte dans son pays de résidence.

Toute entreprise qui dispose de véhicules équipés d'un tachygraphe numérique doit être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Cette carte est nécessaire pour télécharger les données enregistrées par les tachygraphes numériques afin de pouvoir les conserver au siège de l'entreprise et de les tenir à disposition des organes de contrôles à l'instar du stockage des feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique.

La carte de contrôle est réservée aux organes de contrôle qui l'utilisent pour télécharger les données des tachygraphes numériques lors de contrôles.

La carte d'atelier est destinée aux ateliers agréés par le ministre et est nécessaire pour l'initialisation, l'étalonnage et la vérification des tachygraphes numériques.

Le prix d'une carte de tachygraphe est fixé à 74 euros à l'exception des cartes de contrôle qui sont gratuites pour leurs titulaires et donc pris en charge par l'Etat.

Les demandes doivent être adressées à la SNCT chargée de la gestion des cartes de tachygraphes (cf. article 4).

Enfin, cet article permet la délivrance de cartes de tachygraphe à des fabricants de tachygraphes à des fins d'essais techniques. Ceci est nécessaire pour faire évoluer la technique des tachygraphes et mieux les adapter aux cartes des différents producteurs de cartes. De plus, cela permet de trouver des solutions contre les fraudes par des moyens techniques, telle que par exemple la détérioration par surtension.

Etant donné que dans ce cas une adaptation de la banque de données gérée par la SNCT est nécessaire, ces cartes ne seront pas facturées à 74 euros, mais au coût de revient.

Ad article 8

Cet article prévoit les modalités d'obtention, de renouvellement, de remplacement et d'échange des cartes de conducteur.

Ad article 9

Cet article prévoit les modalités d'obtention, de renouvellement, de remplacement et d'échange des cartes d'entreprise.

Ad article 10

Cet article prévoit les modalités d'obtention, de renouvellement, de remplacement et d'échange des cartes de contrôle.

Ad article 11

Cet article prévoit les modalités d'obtention, de renouvellement, de remplacement et d'échange des cartes d'atelier.

Ad article 12

Cet article règle le téléchargement des données enregistrées sur les cartes de tachygraphes. Ces données doivent être gardées au moins deux ans et présentées sans délai sur demande des agents de contrôle.

Ad article 13

Cet article garantit le respect des dispositions communautaires ainsi que du règlement grand-ducal en prévoyant les instances de contrôles et en établissant les sanctions pénales.

Il prévoit par ailleurs la possibilité de décerner des avertissements taxés pour les infractions reprises à l'annexe II. Bien que la sanction est moins sévère, un avertissement taxé est souvent plus dissuasif

qu'une affaire en justice, parce que la sanction est immédiate. Ces dispositions sont copiées de l'article 15 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CE) No 561/2006 des sanctions commises à l'étranger mais non encore sanctionnées peuvent également être sanctionnées au Luxembourg.

Le paragraphe 5 prévoit l'immobilisation jusqu'à ce que le conducteur en infraction aux dispositions relatives aux temps de conduite et périodes de repos soit à nouveau en règle sur ce point (cf. article 21 du règlement (CE) No 561/2006).

Enfin, les responsables des entreprises peuvent être passibles des mêmes peines que les conducteurs ayant commis l'infraction.

Ad article 14

Corollaire à l'article 3, paragraphe 2, alinéa 1, point c), cet article prévoit une obligation pour l'instructeur d'une auto-école d'utiliser le tachygraphe et de respecter les temps de conduite et périodes de repos.

D'après les dispositions du règlement (CE) No 561/2006, le candidat au permis de conduire serait en effet à considérer comme conducteur, tandis que le règlement grand-ducal du 8 août 2000 considère comme seul chauffeur l'instructeur.

Comme le candidat au permis de conduire ne peut pas obtenir de carte tachygraphique par manque de permis de conduire, il y a lieu de prévoir une exception à l'obligation de respecter les temps de conduite et périodes de repos pour les véhicules des auto-écoles au sens de l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 ainsi qu'une obligation pour l'instructeur, qui doit par ailleurs servir de modèle aux candidats, de respecter les temps de conduite et de repos.

Pour une meilleure cohésion des textes, il est préféré de mettre cette obligation dans le règlement grand-ducal du 8 août 2000 plutôt que dans le présent texte.

Ad article 15

Il est profité de l'introduction des avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos d'en introduire également en matière d'autorisations de transports. Ceci nécessite la modification des articles 4 et 6 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres.

En effet, le paiement immédiat d'un avertissement taxé a un effet plus dissuasif qu'une éventuelle affaire en justice. Les avertissements taxés permettent aussi de sanctionner effectivement les transporteurs étrangers qui ne sont normalement pas présents dans des affaires en justice.

De plus, la possibilité de décerner des avertissements taxés a comme effet secondaire de réduire les charges de travail tant des agents de contrôles, qui n'ont plus besoin de rédiger des protocoles, que des juridictions pénales.

Le nouvel article 6 prévoit parmi les sanctions maintenant les avertissements taxés.

Cette modification a rendu nécessaire la mise en conformité de l'article 4 qui tient maintenant aussi compte des attestations de conducteur ainsi que de l'assimilation de la Suisse aux Etats de l'Union européenne conformément à l'accord entre l'Union européenne et la Suisse.

Cet article prévoit aussi expressément que les transporteurs d'un Etat tiers doivent disposer d'une autorisation bilatérale ou multilatérale, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

Ad article 16

Cet article modifie 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.

Le paragraphe 1 adapte le montant de la taxe pour certaines infractions au même niveau utilisé ces dernières années pour les infractions en relation avec le secteur des transports routiers (cf. points D et E du règlement grand-ducal du 26 août 1993).

Le paragraphe 2 remédie à un oubli.

Le paragraphe 3 introduit de nouveaux avertissements taxés en matière de tachygraphe, de temps de conduite et périodes de repos et d'autorisations de transports.

Ad article 17

Disposition abrogatoire.

Ad article 18

Cet article prévoit une référence abrégée lorsqu'on se réfère au présent texte.

Ad article 19

Formule exécutoire.

Ad annexe I

L'annexe I prévoit les conditions techniques et la procédure pour l'agrément des ateliers autorisés à exécuter des travaux de toute sorte sur les tachygraphes numériques. Ces dispositions sont reprises d'un guide de bonnes pratiques élaboré par des experts des 25 Etats membres dans le cadre d'un projet instauré par la Commission européenne pour la mise en place et le suivi du tachygraphe numérique.

Ad annexe II

L'annexe II prévoit deux nouveaux tableaux à introduire dans l'annexe 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 premier tableau est basé sur le tableau repris à l'annexe de la directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier.

Les infractions G-19a et G-22a sont ajoutées pour éviter de lourdes condamnations pour des infractions n'ayant pas d'incidence sur la sécurité routière.

Pour les infractions H-05 et H-07 un taux de 250 euros est prévu parce que dans ces cas un contrôle est impossible au même titre que pour l'infraction H-06. Le Luxembourg est par ailleurs déjà intervenu sur ce point auprès de la Commission européenne dans le cadre de la comitologie.

Actuellement l'AETR est en cours d'être adapté au règlement communautaire (CE) No 561/2006. Tant que ces modifications ne sont pas adoptées et entrées en vigueur, il y a nécessité de prévoir des avertissements spécifiques pour les dispositions de l'AETR qui diffèrent du règlement (CE) No 561/2006 (D-07a, D-08a, D-10a, D-11a, D-13a, D-13b, D-14a, D-14b).

Le deuxième tableau prévoit des avertissements taxés en matière d'autorisations de transports afin de prévenir des distorsions de concurrence.

6112/01

N° 6112¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(15.4.2010)

Par lettre en date du 3 février 2010, réf.: TR/GS/gs/2010/let010, Monsieur Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des infrastructures, a soumis le projet de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés (CSL).

*

1. OBJET DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

1. Le règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) Nos 3820/85 et 3821/85, ainsi que le règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route fixent le cadre réglementaire et technique pour l'introduction du système de tachygraphe numérique. Outre le tachygraphe proprement dit, des cartes à puce électronique à insérer dans le tachygraphe font partie intégrante du système.

2. Le nouveau système de tachygraphe devra permettre aux entreprises une gestion plus aisée de leurs véhicules, procurer aux conducteurs des informations claires et précises quant à leurs temps de conduite et de repos et permettre un contrôle efficace des activités des conducteurs, tout en contribuant ainsi à une réduction des fraudes.

3. La matière étant réglée par des règlements communautaires, le présent règlement détermine notamment les modalités pratiques relatives aux cartes de tachygraphe et fixe les sanctions.

4. Etant donné que l'appareil de contrôle et les temps de conduite et périodes de repos, réglés par le règlement (CE) No 561/2006, sont étroitement liés, les sanctions pour ces dernières sont également reprises dans ce règlement grand-ducal.

5. De nouvelles dispositions d'exécution ont été prévues par le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ainsi que par le règlement grand-ducal modificatif du 23 mars 2007.

6. Suite à l'arrêt No 289/09 du 9 juin 2009, la Cour d'appel a décidé que *le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 susmentionné, pris sur base de la procédure d'urgence, expressément écartée en l'espèce par les lois modifiées tant de 1971 que de 1955 précitées¹, ne saurait trouver application, les juridictions ne pouvant appliquer un règlement grand-ducal qu'autant qu'il est conforme à la loi. S'y ajoute que le règlement grand-ducal ne mentionne pas non plus que les autres formalités auxquelles il est subordonné de par les lois modifiées de 1971 et de 1955, à savoir la consultation des chambres professionnelles concernées et l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des députés, ont en l'espèce été accomplies. Or, le règlement grand-ducal doit fournir par lui-même la preuve de sa conformité aux prescrits de la loi. Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 encourt dès lors la sanction de l'article 95 de la Constitution.*

7. En raison de l'inapplicabilité du règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 prononcée par la Cour d'appel dans l'arrêt du 9 juin 2008, le législateur a décidé de remplacer ledit règlement au lieu de le modifier, afin de combler à ce vice de forme.

Le présent texte reprend la majorité des dispositions du règlement grand-ducal modifié du 13 octobre 2006.

8. Les principales modifications sont:

- inclusion de certaines dérogations supplémentaires prévues à l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 que la pratique a montré nécessaires;
- introduction d'avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et de repos sur base d'une catégorisation élaborée en comitologie auprès des institutions communautaires;
- obligation pour les instructeurs des auto-écoles d'utiliser le tachygraphe;
- suppression de l'obligation nationale pour les forces armées et la Police d'équiper leurs camions d'un tachygraphe;
- suppression de l'obligation de remettre l'ancienne carte de tachygraphe en échange de la nouvelle, alors que le conducteur doit pouvoir produire les données des 28 jours précédents lors d'un contrôle.

9. Il est en outre profité de l'introduction des avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos, d'en introduire également en matière de licences communautaires.

¹ Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 trouve un double fondement, d'une part, dans la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, d'autre part, dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La loi modifiée de 1971 dispose en son article 1er que l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports se feront par règlement d'administration publique à prendre sur avis obligatoire du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la commission de travail de la Chambre des députés. La loi modifiée de 1955 dispose en son article 4bis, paragraphe 6 qu'un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil, au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970.

10. Si la CSL approuve la façon de légiférer du gouvernement consistant à remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 précité par un nouveau règlement reprenant le contenu du premier tout en respectant la procédure décrite dans la loi modifiée du 9 août 1971 et la loi modifiée du 14 février 1955 précitées, elle se doit néanmoins de formuler un certain nombre de remarques tant quant à la forme que quant au fond.

*

2. ANALYSE DES ARTICLES

2.1. Les remarques d'ordre formel

11. Vu la ribambelle de normes communautaires et nationales auxquelles il est fait référence dans le présent projet de règlement grand-ducal, la CSL estime nécessaire de préciser davantage les références légales dans les différents articles afin de permettre au lecteur de trouver le texte actuellement en vigueur qui, parfois, a fait l'objet de plusieurs modifications.

Ad article 1

12. Il y a lieu de préciser davantage la référence légale au troisième alinéa 3 in fine en la complétant comme suit:

„... dans les conditions du paragraphe 3 de l'article 3 du règlement (CEE) No 3821/85 précité et modifié par l'article 26, paragraphe 2 du règlement (CE) No 561/2006 précité“.

Ad article 2

13. En ce qui concerne l'alinéa 1, il y a lieu de compléter le renvoi au règlement (CEE) No 3821/85 par l'ajout proposé à l'article 1.

14. L'alinéa 2 prendra la teneur suivante:

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I B du règlement (CE) No 1360/2002² précité venant compléter le règlement (CEE) No 3821/85.

15. Aux alinéas 4, 5 et 8, il faudra ajouter la référence aux règlements (CE) 2135/98 et (CE) No 1360/2002 précités qui ont complété le règlement (CEE) No 3821/85.

Ad article 6, paragraphe 1

16. Afin d'identifier la dernière version de texte, notre chambre propose de compléter le bout de la dernière phrase comme suit:

„... prévus à l'article 5 du règlement (CEE) No 3821/85 précité et modifié par l'article 1, 4) du règlement (CE) No 2135/98 précité“.

2.2. Les remarques quant au fond

17. Notre chambre se doit de faire un certain nombre de remarques concernant le contenu de certains articles du projet de règlement grand-ducal.

Ad article 4, dernier alinéa quant au délai de stockage imposé à la SNCT

18. Force est de constater que le texte ne souffle mot sur la durée du stockage par la SNCT des données à fournir en vue de l'obtention des cartes de tachygraphe et tenues à la disposition de l'Administration des douanes et accises, de la Police grand-ducale, de l'Inspection du travail et des mines ainsi que des autorités compétentes de délivrance et de contrôle routier des autres Etats membres de l'Espace Economique Européen, de la Suisse ainsi que de ceux étant partie à l'AETR précité.

² Le règlement No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route a remplacé l'annexe I B du règlement (CE) No 2135/98 précité.

19. La CSL propose de fixer le même délai de stockage des données pour toutes les cartes de tachygraphe, à l'instar de l'article 12, paragraphe 6, à savoir 2 ans.

20. Dans ce sens, il y a lieu également de rectifier le délai à l'article 7.1. intitulé „déchargement des données“ à l'annexe I du projet de règlement grand-ducal, la durée „*d'au moins une année*“ étant imprécise.

Ad article 7, alinéa 7 concernant la taxe à payer pour les cartes de tachygraphe

21. Notre chambre ne peut se familiariser avec l'idée qu'un conducteur qui met ses services à disposition d'un employeur doit payer une taxe de mise à disposition de 74 € pour obtenir la carte de conducteur.

22. Voilà pourquoi elle revendique que cette taxe soit supprimée sinon, à défaut, être payée non pas par le chauffeur-salarié, mais par l'employeur.

Ad article 7 in fine concernant l'utilisation de données administratives pour l'établissement des cartes de tachygraphe

23. Le texte dispose que les données administratives utilisées pour l'établissement des cartes de tachygraphe fournies par les fabricants de tachygraphes peuvent être des données fictives.

24. La CSL est plutôt d'avis qu'en vue de sauvegarder l'anonymat des personnes dont les données figurent sur ces cartes, les fabricants de tachygraphes sont obligés d'utiliser des données fictives en vue d'accomplir des essais techniques.

Ad article 13 concernant les sanctions à charge des salariés et employeurs en cas de violations de leurs obligations

25. La CSL s'oppose énergiquement à prévoir les mêmes sanctions à charge des salariés qu'à charge des employeurs en cas de violations de leurs obligations respectives. S'il est vrai que la sécurité routière ne peut pas être tributaire de la qualité professionnelle de l'usager, il faut néanmoins tenir compte du fait que certaines infractions commises par les chauffeurs sont souvent la conséquence d'injonctions qui leur sont imposées de la part de leurs employeurs, la spirale concurrentielle étant à l'origine de ces pratiques.

26. Il y a lieu de relever également dans ce contexte qu'en cas d'infraction commise par le chauffeur, celui-ci n'obtient guère un remboursement de la part de l'employeur dans l'hypothèse où il a avancé l'argent, même s'il arrive à prouver une faute dans le chef de ce dernier.

27. Voilà pourquoi la CSL revendique que l'ensemble des sanctions citées à l'article 13 et qui ont trait tant aux violations des obligations concernant les véhicules et leurs installations techniques comme le tachygraphe qu'aux violations du temps de conduite, des pauses et des repos journalier et hebdomadaire soient imputables aux employeurs, sauf si ces derniers arrivent à prouver une faute intentionnelle dans le chef du chauffeur-salarié.

28. Pour toute autre infraction de droit commun à la circulation routière à l'exception de celles mentionnées au paragraphe précédent, notre chambre estime que le salarié doit lui-même engager sa responsabilité en vertu de la personnalité des peines.

29. Finalement, notre chambre revendique un renforcement des peines à l'égard des employeurs vu que la pratique a montré jusqu'à ce jour que celles-ci sont souvent dérisoires comme le témoigne notamment le jugement du tribunal d'arrondissement, douzième chambre, en amont de l'arrêt No 289/09 du 9 juin 2009, cité dans l'exposé des motifs du projet de règlement grand-ducal.

Ad article 14, dernière phrase

30. Notre chambre a le regret de constater qu'aucune formation de la part des instructeurs n'est prévue pour les candidats-conducteurs en ce qui concerne l'utilisation du tachygraphe.

31. Voilà pourquoi elle exige qu'une telle formation de l'utilisation du tachygraphe doive être ancrée dans le présent projet de règlement grand-ducal et être incluse dans le règlement grand-ducal du 2 octo-

bre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

32. Elle est d'avis que conformément à ses observations formulées au sujet de l'article 13, les chauffeurs ne peuvent faire l'objet de sanctions pénales que pour autant qu'une faute intentionnelle puisse être prouvée dans leur chef.

Ad article 15, paragraphe 2

33. La CSL renvoie à ses remarques au sujet de l'article 13.

34. En raison de sa critique concernant l'application des mêmes sanctions pour les salariés que pour les employeurs, notre chambre ne saura donner son accord au présent projet de règlement grand-ducal et demande de le reconsidérer en tenant compte de ses remarques.

Luxembourg, le 15 avril 2010

Pour la Chambre des Salariés,

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Service Central des Imprimés de l'Etat

6112/02

N° 6112²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(22.4.2010)

Le présent projet de règlement grand-ducal vise à abroger et à remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CEE) No 3820/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

La Cour d'Appel a, dans son arrêt No 289/09 V du 9 juin 2009, jugé que le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 était entaché d'un vice de forme. Selon la Cour d'Appel, la procédure normale aurait dû être appliquée pour l'adoption de ce règlement grand-ducal au titre de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, et non la procédure d'urgence. Comme l'a indiqué la Cour d'appel dans son arrêt, et comme souhaite le rappeler la Chambre de Commerce, la procédure d'urgence n'est pas opposable aux chambres professionnelles et le gouvernement ne peut donc pas s'en prévaloir pour passer outre leurs avis sur un projet¹. En l'occurrence l'avis de la Chambre de Commerce n'avait pas été sollicité, alors que le secteur des transports est représenté par elle. Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 étant illégal mais toujours d'application car non annulé par les juridictions administratives, le gouvernement a décidé de le remplacer par le présent projet de règlement grand-ducal sous

¹ Arrêt No 289/09 V de la Cour d'Appel du 9 juin 2009: „Pris sur base de la procédure d'urgence, expressément écartée en l'espèce par les lois modifiées tant de 1971 que de 1955 précitées, le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 susmentionné ne saurait trouver application, les juridictions ne pouvant appliquer un règlement grand-ducal qu'autant qu'il est conforme à la loi. S'y ajoute que le règlement grand-ducal ne mentionne pas non plus que les autres formalités auxquelles il est subordonné de par les lois modifiées de 1971 et de 1955, à savoir la consultation des chambres professionnelles concernées et l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des députés, ont en l'espèce été accomplies. Or, le règlement grand-ducal doit fournir par lui-même la preuve de sa conformité aux prescrits de la loi. Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 encourt dès lors la sanction de l'article 95 de la Constitution“.

avis. Celui-ci reste dans son contenu quasiment identique au règlement grand-ducal du 13 octobre 2006. En effet, le gouvernement a décidé, dans le projet de règlement grand-ducal sous avis:

- d'inclure certaines dérogations supplémentaires telles que prévues à l'article 13 du règlement CE No 561/2006;
- d'introduire des avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et de repos sur la base d'une catégorisation élaborée en comitologie auprès des institutions européennes;
- d'imposer l'utilisation d'un tachygraphe aux instructeurs d'auto-écoles;
- de supprimer l'obligation nationale d'utiliser un tachygraphe pour les camions des forces armées et de la police grand-ducale;
- de supprimer l'obligation de remettre l'ancienne carte de tachygraphe lors de l'obtention de la nouvelle carte étant donné que le conducteur doit pouvoir en cas de contrôle produire les données des 28 jours précédents ledit contrôle.

Le règlement CE No 561/2006 du Conseil 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil harmonise les règles communautaires pour les temps de conduite et de repos dans les transports par route. Il établit des règles pour le contrôle du respect des durées de conduite, de pauses et des temps de repos via l'utilisation d'un système de cartes tachygraphiques et des règles relatives à la responsabilité des sociétés de transport et des conducteurs. Ainsi, les Etats membres doivent établir un régime de sanctions effectives, proportionnées et non discriminatoires pour garantir le respect du règlement CE No 561/2006 sur leur territoire national, mais aussi pour les infractions au temps de conduite et de repos commises dans un autre Etat membre ou dans un Etat tiers si aucune sanction n'y a été prononcée.

Comme l'indique précisément l'exposé des motifs, le présent projet de règlement grand-ducal sous avis fixe les modalités pratiques et les sanctions pour l'utilisation et le contrôle des cartes de tachygraphe pour permettre la bonne application en droit luxembourgeois du règlement CE No 561/2006 et, vise à remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 entaché d'un vice de forme et le rendant inapplicable.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du présent projet de règlement grand-ducal.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le présent projet de règlement grand-ducal sous avis.

6112/03

N° 6112³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(29.6.2010)

Par sa lettre du 3 février 2010, Monsieur le Ministre du Développement durable et des infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Suite à l'arrêt No 289/09 de la Cour d'Appel ayant constaté un vice de forme entachant le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006, il est préféré de remplacer ledit règlement au lieu de le modifier, afin de combler ce vice de forme.

Le présent texte reprend la majorité des dispositions du règlement grand-ducal précité.

Les principales modifications sont les suivantes:

- inclusion de certaines dérogations supplémentaires prévues à l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 que la pratique a montré nécessaires;
- introduction d'avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et de repos;
- obligation pour les instructeurs des auto-écoles d'utiliser le tachygraphe;
- suppression de l'obligation nationale pour les forces armées et la Police d'équiper leurs camions d'un tachygraphe;
- suppression de l'obligation de remettre l'ancienne carte de tachygraphe en échange de la nouvelle, alors que le conducteur doit pouvoir produire les données des 28 jours précédents lors d'un contrôle.

Quant à la forme, la Chambre des Métiers constate que le projet sous avis contient un nombre important de références à des lois ou règlements, tant nationaux que communautaires, qui rendent sa lecture excessivement fastidieuse.

Quant au fond, le projet ne soulève pas d'observation particulière de sa part. Or, dans un souci de simplification administrative, la Chambre des Métiers se demande si la demande d'obtention d'une carte de conducteur et d'une carte d'entreprise, prévues respectivement aux articles 8 et 9 du présent projet, ne puisse se réaliser à travers une plateforme électronique.

Luxembourg, le 29 juin 2010

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

6112/04

N° 6112⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(16.7.2010)

Par dépêche en date du 4 février 2010, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de règlement sous rubrique.

Au texte du projet de règlement, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, étaient joints un exposé des motifs et un commentaire des articles.

Une fiche financière n'était pas jointe au document.

Par dépêche du 12 mai 2010, sont parvenus au Conseil d'Etat les avis de la Chambre des salariés et de la Chambre de commerce.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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 (ci-après le règlement 561/2006) modifie les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abroge le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route alors que certaines difficultés d'interprétation ont apparues lors de l'interprétation, de l'application, de l'exécution et du contrôle de ces textes réglementaires. Afin d'„harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur du transport routier, et [d']améliorer les conditions de travail et la sécurité routière“, le règlement 561/2006 instaure les mesures suivantes:

- Les conditions de travail sont réglementées en ce sens que des temps de conduite maximum par jour, par semaine et par période de deux semaines consécutives sont fixés. Une période de repos journalier ne pourra être inférieure à une période ininterrompue de neuf heures.
- Des précisions sont apportées aux principales catégories de véhicules visées par le texte réglementaire.

- Le règlement 561/2006 entend s'appliquer aux transports routiers effectués soit exclusivement dans l'Union européenne, soit entre l'Union européenne, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen. Dans l'hypothèse où le transport est effectué par un véhicule immatriculé dans un Etat membre ou un pays partie à l'AETR (Accord relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux), les règles européennes s'appliqueront au trajet entier. Dans l'hypothèse où le transport est effectué par un véhicule non immatriculé dans un pays de l'Union européenne ou un pays lié par l'AETR, la partie du trajet ayant lieu dans l'Union européenne ou dans le pays adhérant à l'AETR sera visé par le règlement 561/2006.
- Afin de garantir une application uniforme des règles édictées, le règlement prévoit des définitions ainsi qu'une liste d'exemptions précises.

Le texte réglementaire permet cependant aussi aux Etats membres de prendre certaines initiatives. Ainsi, les Etats membres sont autorisés à adopter au niveau des conditions de travail des mesures plus favorables que celles prévues au niveau européen. Les Etats membres peuvent établir des règles dérogatoires pour les véhicules assurant le transport de voyageurs par des services réguliers sur un parcours de ligne qui ne dépasse pas 50 km, à condition évidemment d'assurer une protection adéquate aux conducteurs.

Par ailleurs, l'Union européenne exige des Etats membres l'adoption et l'application de sanctions frappant les infractions aux dispositions du règlement 561/2006.

Un règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 avait fixé des modalités relatives aux appareils de contrôle dans le domaine des transports et avait arrêté les sanctions pour des infractions au règlement 561/2006. Or, dans son arrêt No 289/09 du 9 juin 2009, la Cour d'appel avait constaté qu'„il résulte du préambule du règlement grand-ducal du 13 octobre 2006, que ledit règlement a été pris sur base de la procédure d'urgence, telle que prévue à l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat. (...) Pris sur base de la procédure d'urgence, expressément écartée en l'espèce par les lois modifiées tant de 1971 que de 1955, le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 susmentionné ne saurait trouver application, les juridictions ne pouvant appliquer un règlement grand-ducal qu'autant qu'il est conforme à la loi. S'y ajoute que le règlement grand-ducal ne mentionne pas non plus que les autres formalités auxquelles il est subordonné de par les lois modifiées de 1955 et 1971, à savoir la consultation des chambres professionnelles concernées et l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des députés, ont en l'espèce été accomplies. Or, le règlement grand-ducal doit fournir par lui-même la preuve de sa conformité aux prescrits de la loi.“ L'arrêt décide en conséquence que „le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 encourt la sanction de l'article 95 de la Constitution“.

A la suite de cet arrêt, les auteurs ont soumis à l'avis des chambres professionnelles et du Conseil d'Etat un projet de règlement grand-ducal qui reprend dans les grandes lignes le texte du règlement du 13 octobre 2006 en le modifiant sur certains points précis, notamment en introduisant un système d'avertissements taxés tant pour le contrôle des tachygraphes et des temps de conduite que pour les licences communautaires.

Le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de règlement sous rubrique ont maintenu leur attitude de 2006 en recourant à l'adoption d'un règlement grand-ducal pour assurer la mise en oeuvre de deux textes législatifs européens différents. Ce procédé fait en sorte que le préambule du projet de règlement peut prêter à confusion. Le Conseil d'Etat y reviendra lors de l'analyse du préambule du texte sous avis. La base légale pour l'adoption du texte luxembourgeois différant selon qu'il s'agit de la fixation des sanctions par rapport au règlement No 561/2006 du Parlement européen ou selon qu'il s'agit de l'utilisation d'un appareil de contrôle à installer dans les moyens de locomotion terrestres prévus dans le règlement (CEE) 3851/85, il aurait été préférable de procéder par l'adoption de deux textes réglementaires différents. Cela paraît d'autant plus logique que les auteurs du projet de texte sous avis ont déposé en date du 30 avril 2010 un projet de règlement introduisant un système de classification des entreprises actives dans le domaine du transport routier par niveau de risque et transposant en même temps la directive 2009/5/CE de la Commission du 5 janvier 2009 (doc. parl. No 6133). Ce nouveau projet est également lié à „la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier“.

Le Conseil d'Etat note par ailleurs que dans l'exposé des motifs, les auteurs du texte sous avis font état du règlement communautaire No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Or, il se fait qu'au moment du dépôt du texte sous

avis, il existe depuis le 16 décembre 2009 une dixième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85.

Le Conseil d'Etat tient enfin à rappeler que les textes européens à la base du texte sous avis sont des règlements communautaires et non des directives. Dès lors, l'applicabilité directe de tels règlements interdit d'en reprendre les dispositions dans les textes d'exécution nationaux.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

Tout en maintenant sa recommandation formulée ci-avant concernant sa préférence pour l'adoption de deux textes nationaux différents, le Conseil d'Etat exige à tout le moins que l'intitulé fasse ressortir qu'il s'agit de la mise en oeuvre de deux textes européens différents. Il y a dès lors lieu d'insérer un chiffre 1) avant les termes „du règlement (CE) No 561/2006 ...“ et un chiffre 2) avant les termes „du règlement (CEE) No 3851/85 modifié ...“.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat renvoie à l'observation *in fine* de son examen relatif à l'article 14 du projet de règlement ainsi qu'à celle formulée à l'endroit du paragraphe 2 de l'article 16.

Préambule

Le Conseil d'Etat exige que la référence à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 soit supprimée, alors que le préambule d'un règlement grand-ducal n'indique pas comme base légale un acte de même valeur normative. Comme le texte sous avis propose de modifier le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 et le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993, il ne s'agit pas non plus de les indiquer dans le préambule du texte à adopter, mais de les faire figurer dans l'intitulé du texte réglementaire à adopter. En tout état de cause, ils ne servent pas de base légale au règlement grand-ducal sous avis et sont dès lors à enlever du préambule.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de rédiger le préambule en maintenant le renvoi aux trois textes européens, à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et à la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Article 1er

L'article 4*bis*, paragraphe 6 de la loi précitée du 14 février 1955 permet expressément le recours à un règlement grand-ducal pour fixer les sanctions applicables aux infractions au règlement 561/2006.

Le principe de l'agrément des ateliers par le ministre étant fixé dans l'article 4*bis*, paragraphe 5 de la loi précitée du 14 février 1955, et de toute façon englobé dans l'alinéa 1er ci-avant, l'alinéa 2 est à supprimer.

Il est vrai que les articles 13 et 14 du règlement 561/2006 permettent aux Etats membres d'apporter des dérogations aux exigences des articles 4 à 9 du règlement 561/2006 et de prendre des mesures d'urgence. Cependant, comme le texte à la base du texte à adopter est un règlement de l'Union européenne qui est d'application directe et que par ailleurs les mesures dérogoires à accorder par les autorités nationales y sont prévues dans un cadre strict (p.ex. limitation dans le temps, notification préalable à la Commission européenne), l'alinéa 3 de l'article sous avis met en oeuvre de façon incorrecte le règlement communautaire. Il est donc obligatoirement à revoir.

Article 2

Le Conseil d'Etat constate que les auteurs se réfèrent à l'article 3 du règlement 3821/85 précité. Or, cette disposition se réfère au règlement 3820/85 qui est expressément abrogé par le règlement 561/2006. Le Conseil d'Etat propose de supprimer cet article, à l'exception de l'alinéa 1er pour les raisons développées à l'endroit de l'examen de l'article 1er.

Article 3

Les auteurs du projet de règlement n'expliquent pas pourquoi ils exceptent de l'obligation d'installation des tachygraphes les véhicules des auto-écoles, même si le texte réglementaire européen prévoit

la possibilité de cette exception. Or, le Conseil d'Etat se demande si l'auto-école ne serait pas la mieux placée pour apprendre le maniement des tachygraphes aux futurs conducteurs de camions et d'autobus. Par ailleurs, il estime que l'article sous avis est en contradiction avec l'obligation pour les instructeurs d'auto-école d'utiliser le tachygraphe, prévue à l'article 14.

Article 4

Dans le contexte de l'article sous avis, le Conseil d'Etat rappelle que la Société nationale de contrôle technique (ci-après SNCT) est une société à responsabilité limitée. Il estime que l'article 2, premier alinéa des statuts permettent à la SNCT d'intervenir dans le domaine des tachygraphes.

Cependant il note que l'article *4bis*, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée autorise le ministre à confier à la SNCT des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers et de la gestion des permis de conduire. De l'avis du Conseil d'Etat, cette disposition n'englobe pas l'émission et la délivrance des cartes de tachygraphes. De l'avis du Conseil d'Etat, l'absence de base légale en la matière ne devrait pas empêcher les auteurs du projet sous avis à régler la problématique par la voie contractuelle, à condition de respecter les exigences légales en la matière.

Article 5

Le Conseil d'Etat estime que les taxes prévues au paragraphe 1er, alinéa 4 sont à prévoir par voie de règlement grand-ducal, par analogie aux tarifs que la SNCT est autorisée à percevoir en matière de contrôle technique automobile.

Les paragraphes 5 et 6 de l'article *4bis* de la loi modifiée de 1955 ne fournissent pas de base légale adéquate pour permettre à l'Administration des douanes et accises la surveillance régulière des ateliers disposant d'un agrément ministériel. Par ailleurs, le Conseil d'Etat ne voit pas la logique de la démarche des auteurs en ce que le paragraphe 1er, alinéa 2 prévoit que l'instruction de la demande (sans doute initiale) de l'agrément est effectuée par la SNCT, tandis que le paragraphe 2, alinéa 1er retient que le contrôle régulier des ateliers agréés se fait par l'Administration des douanes et accises. Le Conseil d'Etat propose de charger la SNCT de l'ensemble de ces contrôles.

Par ailleurs, le projet de règlement omet de déterminer les critères légaux „de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel“. Cette exigence est expressément prévue par l'article *4bis*, paragraphe 5, alinéa 3 de la loi précitée de 1955, et le Conseil d'Etat insiste sur la nécessité de combler cette lacune.

Articles 6 et 7

Sans observation.

Article 8

Dans l'optique de la simplification administrative, le Conseil d'Etat estime que la SNCT, chargée de la gestion des permis de conduire conformément à l'article *4bis*, paragraphe 4 de la loi précitée de 1955, dispose déjà d'une grande part des informations requises par la disposition sous avis, de sorte qu'il ne faut plus imposer aux conducteurs de fournir une nouvelle fois les mêmes renseignements lors de l'introduction de leur demande de carte de conducteur.

Articles 9 à 12

Sans observation.

Article 13

L'article sous avis prévoit les sanctions à infliger lors d'infractions à des dispositions précises du règlement 561/2006 et du règlement 3821/85 ainsi qu'aux dispositions des appendices 1, 1B et 2 de l'annexe de l'AETR. Il y a lieu de relever que l'article *4bis*, paragraphe 6 de la loi précitée du 14 février 1955 constitue la base légale pour la disposition sous avis.

Le paragraphe 1er, alinéa 1 de l'article sous revue reste sans observation, sauf à redresser une erreur rédactionnelle qui s'est glissée dans l'avant-dernier alinéa et de remplacer le terme „punis“ par „punies“.

Le Conseil d'Etat estime que les infractions prévues à l'alinéa 2 du paragraphe 1er ne font que circonscire celles déjà prévues à l'alinéa précédent, de sorte qu'il y a lieu de supprimer cette énumération.

Les trois derniers alinéas du paragraphe 1er sont à supprimer pour être superfétatoires.

Concernant le paragraphe 2, alinéa 1, le Conseil d'Etat s'y oppose fermement. Les auteurs doivent obligatoirement spécifier si une infraction est sanctionnée par une peine de police ou par une peine correctionnelle.

Le Conseil d'Etat ne marque pas non plus son accord avec les alinéas subséquents prévoyant d'infliger des avertissements taxés. En effet, l'article 4bis de la loi de 1955 ne prévoit pas la possibilité d'émettre des avertissements taxés en relation avec les infractions prévues. Dès lors, cette initiative des auteurs du projet de règlement doit être abandonnée pour défaut de base légale.

Concernant le paragraphe 3, il constitue une exception au principe de territorialité de l'application du droit pénal. Tout en notant que le texte retenu ne fait que répéter la règle inscrite à l'article 19, paragraphe 2 du règlement 561/2006, le Conseil d'Etat propose la suppression du bout de phrase „pour autant (...) à sanctionner“, qui constitue une redite par rapport à ce qui est explicité à l'alinéa 2 du même paragraphe.

Concernant le paragraphe 5, le Conseil d'Etat, tout en comprenant le souci des auteurs, signale que la plus-value de cette disposition sera garantie si et seulement si les organes de contrôle peuvent faire en sorte que les conducteurs fautifs seront de nouveau en phase avec les exigences réglementaires avant de reprendre le volant. Il propose de reformuler la disposition comme suit:

„Il est interdit au conducteur de reprendre la conduite tant qu'il ne sera pas en mesure de respecter les dispositions ci-avant.“

Le paragraphe 6 est superfétatoire alors que l'infraction y visée est déjà sanctionnée par le paragraphe 1er, alinéa 1 renvoyant à l'article 10 du règlement communautaire.

Le paragraphe 7 est à supprimer, alors que l'article 4bis, paragraphe 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 fournit la base légale pour l'intervention de ces agents.

Article 14

L'article 4ter de la loi de 1955 fournit la base légale de cette disposition réglementaire. Le Conseil d'Etat note que selon les dispositions nationales actuellement en vigueur, l'instructeur est considéré comme le conducteur du véhicule de l'auto-école, et que le règlement européen à mettre en œuvre n'introduit pas de disposition contraire. Il faudra mettre en harmonie la disposition sous avis et l'article 3 exceptant de l'installation d'un tachygraphe les véhicules des auto-écoles.

Dans l'hypothèse où la disposition sous avis est maintenue, le Conseil d'Etat recommande d'aligner la terminologie employée et de remplacer le terme „chronotachygraphe“ par „tachygraphe“ et d'utiliser au maximum les dispositions transitoires pour assurer l'installation des nouveaux tachygraphes électroniques dans les véhicules des auto-écoles nouvellement mis en service.

Par ailleurs, il y a lieu de compléter l'intitulé du règlement grand-ducal sous avis en prévoyant la modification du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 visé dans la disposition sous avis.

Article 15

La modification de l'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993, proposée dans le texte sous avis, peut trouver l'assentiment du Conseil d'Etat sous la réserve expresse de supprimer l'exigence de la „copie conforme“ de la licence communautaire.

Par contre, le Conseil d'Etat ne peut pas donner son aval au paragraphe 2. En effet, les deux derniers alinéas de l'article 6 à modifier sont à supprimer pour être superfétatoires.

Concernant les avertissements taxés prévus au paragraphe 2 de l'article 6 à modifier, il y a lieu de les supprimer alors que la loi de base ne prévoit pas la possibilité du recours aux avertissements taxés.

Article 16

Concernant le paragraphe 1er, il y a lieu de respecter une marge certaine entre la taxe à percevoir et le maximum de l'amende contraventionnelle que peut prononcer le juge. Réduire cette marge à néant, revient en effet à inciter le contrevenant à préférer le procès pénal au paiement sur place de la taxe

dans l'espoir de voir le juge lui reconnaître des circonstances l'amenant à retenir une amende d'un montant inférieur au maximum légal.

Par ailleurs, il y a lieu de compléter l'intitulé du projet sous avis par un renvoi au règlement grand-ducal 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.

Concernant le paragraphe 2, les auteurs justifient l'introduction de cette disposition par leur intention de remédier à un oubli, sans autre explication. Dans la mesure où l'article 72, paragraphe 3, sous c) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la route) a été supprimé, le Conseil d'Etat peut marquer son accord à la disposition sous avis.

Concernant le paragraphe 3, le Conseil d'Etat s'oppose fermement à cette disposition, alors que conformément à ses considérations développées ci-avant, la possibilité du recours aux avertissements taxés manque de base légale adéquate dans le contexte donné.

Article 17

Sans observation.

Article 18

Le Conseil d'Etat ne peut que recommander aux auteurs de recourir à une formule abrégée, mais il doute que la formule proposée représente une véritable simplification.

Il pourrait s'accommoder de la formule suivante:

„Règlement grand-ducal concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes“

Article 19

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 16 juillet 2010.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

6112/05

N° 6112⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

* * *

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PREMIER MINISTRE**

(23.7.2010)

Monsieur le Premier Ministre,

Par la présente, je vous prie de bien vouloir me faire connaître la prise de position du Gouvernement relative à l'avis du Conseil d'Etat du 16 juillet 2010 sur le projet de règlement grand-ducal précité.

J'adresse copie de la présente à Madame Octavie Modert, Ministre aux Relations avec le Parlement et à Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Veillez croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'assurance de ma très haute considération.

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

Service Central des Imprimés de l'Etat

6112/06

N° 6112⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Prise de position du Gouvernement</i>	
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (20.10.2010).....	2
2) Dépêche du Ministre du Développement durable et des Infrastructures au Président de la Chambre des Députés (15.10.2010).....	2

**DEPECHE DE LA MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(20.10.2010)

Monsieur le Président,

En réponse à votre lettre du 23 juillet 2010, par laquelle vous aviez demandé la prise de position du Gouvernement sur les observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 16 juillet 2010 relatif au projet de règlement grand-ducal sous rubrique, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe un courrier de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures à ce sujet.

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

*Pour la Ministre aux Relations
avec le Parlement,*

Daniel ANDRICH

Conseiller de Gouvernement 1re classe

*

**DEPECHE DU MINISTRE DU DEVELOPPEMENT
DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES AU PRESIDENT
DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(15.10.2010)

Monsieur le Président,

Me référant à votre courrier du 23 juillet 2010 par lequel vous sollicitez la prise de position du Gouvernement relative au projet de règlement grand-ducal énoncé sous objet, j'ai l'honneur de vous informer que suite à l'avis du Conseil d'Etat du 16 juillet 2010 certaines modifications ont été apportées à ce projet.

Vu la nature et l'étendue des observations du Gouvernement et des modifications apportées au projet, j'ai décidé de soumettre le projet modifié au Conseil d'Etat pour avis complémentaire.

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

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

6112/07

N° 6112⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements gouvernementaux</i>	
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (11.2.2011).....	2
2) Texte des amendements gouvernementaux avec commentaires	2
3) Texte coordonné du projet de règlement grand-ducal.....	9

*

**DEPECHE DE LA MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(11.2.2011)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures et en réponse à votre lettre afférente du 23 juillet 2010, j'ai l'honneur de vous saisir du projet de règlement grand-ducal amendé sous rubrique ainsi que de la prise de position du Gouvernement sur les observations formulées par votre Haute Corporation dans son avis du 16 juillet 2010 relatif au projet en question.

A cet effet, je joins en annexe le texte des amendements gouvernementaux avec les commentaires respectifs ainsi qu'un texte coordonné du projet de règlement grand-ducal adapté.

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

*La Ministre aux Relations
avec le Parlement,
Octavie MODERT*

*

**TEXTE DES AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX
AVEC COMMENTAIRES**

**Modifications proposées par le Gouvernement
suite à l'avis du Conseil d'Etat No 48.678 du 16 juillet 2010**

Dans son avis du 16 juillet 2010, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il serait préférable de procéder par l'adoption de deux textes réglementaires différents pour l'exécution et la sanction des règlements (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85.

Il faut cependant constater que le règlement (CEE) No 3821/85 se greffe pour son champ d'application sur celui du règlement (CE) No 561/2006. Les deux règlements communautaires sont intimement liés et procéder par deux règlements grand-ducaux différents impliquerait qu'il faudrait répéter certaines dispositions ou encore prévoir des liens et références d'un règlement vers l'autre. Lors de modifications ultérieures on risquerait alors des incohérences entre les deux règlements grand-ducaux.

Dès lors, le Gouvernement propose de procéder par un seul règlement grand-ducal.

Intitulé

L'intitulé est adapté selon les propositions du Conseil d'Etat par l'ajout d'une subdivision et des intitulés des règlements grand-ducaux à modifier.

Préambule

Le préambule est adapté selon les propositions du Conseil d'Etat. Par ailleurs, l'erreur concernant le nom de la Chambre des Métiers est redressée.

Suite à l'entrée en vigueur du règlement (CE) No 581/2010 de la Commission du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur en date du 22 juillet 2010 et son incidence (minime) sur l'article 12, ce règlement doit être ajouté aux considérants.

Par ailleurs, en raison des modifications proposées à l'article 5 un nouveau considérant relatif à la loi modifiée du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises est introduit.

Article 1er

L'alinéa 2 est supprimé tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Suite à l'observation du Conseil d'Etat que l'alinéa 3 est obligatoirement à revoir, le Gouvernement propose de numéroter l'alinéa 1er comme paragraphe 1 et de remplacer l'alinéa 3 par le paragraphe 2 suivant:

„2. En application de l'article 14 du règlement (CE) No 561/2006 précité, le ministre peut accorder une dérogation aux articles 6 à 9 du règlement (CE) 561/2006 précité pour des transports effectués dans des circonstances exceptionnelles.

L'autorisation de dérogation doit mentionner obligatoirement les circonstances exceptionnelles, les catégories de véhicules visées et la période pour laquelle la dérogation est accordée.

En vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, l'autorisation de dérogation peut prévoir que les transports visés peuvent être effectués au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe ou que le tachygraphe ne doit pas être utilisé.

L'autorisation de dérogation ne peut entrer en vigueur qu'après avoir été approuvée par la Commission européenne, sauf en cas d'urgence dans quel cas l'urgence doit obligatoirement être mentionnée dans l'autorisation de dérogation dont la durée ne peut alors dépasser trente jours.“

Ces dispositions règlent la possibilité pour le ministre d'accorder des dérogations dans des circonstances exceptionnelles, telles que par exemple le transport de bois après une grave tempête ayant détruit de nombreuses forêts.

Un cas d'urgence serait par exemple une éruption d'un volcan, lorsqu'il faut rapatrier les passagers aériens par autocars quand le „ciel“ est fermé.

Le paragraphe 2 met en œuvre l'article 14 du règlement (CE) No 561/2006 et l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) No 3821/85 en instituant le ministre comme autorité pouvant agir dans les cas de circonstances exceptionnelles respectivement dans les cas d'urgence.

Les dérogations de l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 et de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3821/85 étant des dérogations nationales permanentes, elles sont réglées par voie de règlement grand-ducal à l'article 3 du présent projet de règlement.

Article 2

La version coordonnée du règlement (CEE) No 3821/85 disponible auprès d'*EUR-Lex*, site dédié du droit de l'Union européenne, ne fait plus référence, depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) No 561/2006, au règlement (CEE) No 3820/85, mais au règlement (CE) No 561/2006 ayant remplacé ledit règlement (CEE) No 3820/85.

Ainsi, l'article 3 du règlement (CEE) No 3821/85 se lit maintenant comme suit:

„Article 3

1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un Etat membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement (CE) No 561/2006. Les véhicules visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) No 561/2006 et les véhicules qui étaient exclus du champ d'application du règlement (CEE) No 3820/85, mais qui ne sont plus exclus au titre du règlement (CE) No 561/2006, ont jusqu'au 31 décembre 2007 pour se conformer à cette obligation.

2. Les Etats membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) No 561/2006.

3. Les Etats membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14 du règlement (CE) No 561/2006.

4. *Les Etats membres peuvent exiger pour les transports nationaux l'installation et l'utilisation d'un appareil de contrôle, conformément au présent règlement, sur tous les véhicules pour lesquels le paragraphe 1 ne l'exige pas.*“

Le Gouvernement est donc d'avis que l'observation du Conseil d'Etat concernant l'article 2 est sans objet et qu'il convient d'adopter cet article tel que proposé initialement.

Article 3 (et 14)

Concernant cet article, il y a lieu d'insister que le dernier alinéa du paragraphe 2 n'exclut pas les véhicules des auto-écoles de l'obligation d'installation d'un tachygraphe. En effet, le point c) n'est pas mentionné parmi les exceptions au dernier alinéa. Ces véhicules doivent donc toujours être équipés d'un tachygraphe, contrairement à ce que mentionne le Conseil d'Etat.

L'exemption des véhicules des auto-écoles de l'obligation de respecter les temps de conduite et périodes de repos s'explique par le fait que le règlement (CE) No 561/2006 définit le conducteur comme „*la personne qui conduit le véhicule*“. Dans le cas d'une auto-école, ce serait donc le candidat au permis de conduire. Or, d'après le règlement grand-ducal du 8 août 2000, ce n'est pas le candidat, mais l'instructeur qui est considéré comme conducteur. De plus, faute de disposer d'un permis de conduire, le candidat est dans l'impossibilité d'obtenir une carte de conducteur et par conséquent d'utiliser le tachygraphe.

Tout comme le Conseil d'Etat, le Gouvernement estime que les auto-écoles sont les mieux placées pour apprendre le maniement des tachygraphes aux futurs conducteurs de poids lourds et d'autobus, raison pour laquelle il a proposé la disposition prévue à l'article 14 qui complète la disposition du présent article.

En effet, la modification du règlement grand-ducal du 8 août 2000 relative aux auto-écoles prévue à l'article 14 oblige l'instructeur à utiliser le tachygraphe et à respecter les temps de conduite et périodes de repos, enseignant par là même tant le maniement du tachygraphe que le respect des temps de conduite et périodes de repos aux candidats au permis de conduire.

La proposition initiale prévoit donc déjà le scénario privilégié par le Conseil d'Etat. Il n'y a donc pas nécessité d'y apporter une modification.

Il est profité de l'occasion pour introduire une dérogation pour les transports nationaux de collecte de lait à l'article 3, paragraphe 2, du projet (article 13, paragraphe 1, point 1) du règlement (CE) No 561/2006). Cette dérogation ne concerne que les temps de conduite et périodes de repos, mais pas l'obligation d'installer un tachygraphe, et est justifiée par la nature spéciale de ces transports et des types de véhicules utilisés.

Les véhicules de collecte de lait ne sont en effet normalement pas équipés d'un dispositif spécial pour le refroidissement du lait quand le véhicule est à l'arrêt, moteur éteint, ce qui pose problème pendant les pauses, notamment en été. Au Luxembourg les trajets entre deux fermes ne durent normalement que 10 à 30 minutes avec un temps d'arrêt moyen d'environ 10 minutes par ferme. La sécurité routière n'est donc pas mise en cause par cette dérogation.

Le nombre de véhicules concernés est très limité, alors que par exemple la plus grande société laitière luxembourgeoise ne dispose que de huit véhicules pour la collecte de lait, dont vingt-trois chauffeurs se partagent la conduite.

De plus, il y a lieu de relever que, d'une part, les transports de collecte de lait n'étaient pas couverts par la réglementation communautaire avant l'entrée en vigueur du règlement (CE) No 561/2006 le 11 avril 2007 et que, d'autre part, la législation sur le temps de travail (articles 214-xx du Code du Travail) reste d'application.

Article 4

Le Conseil d'Etat rappelle que la SNCT est une société à responsabilité limitée et estime que ses statuts lui permettent d'intervenir dans le domaine des tachygraphes. En l'absence d'une base légale, le Conseil d'Etat estime que la problématique peut être réglée par la voie contractuelle.

En fait, le contrat de gestion signé le 4 décembre 2003 entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et la Société Nationale de Contrôle Technique stipule dans son article 1er „*En application de l'article 4 modifié [devenu entre temps l'article 4bis] de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le présent contrat a pour objet la délégation par l'Etat à la SNCT des missions suivantes: [...]*“

- 4) la délivrance des cartes à mémoire pour les tachygraphes électroniques;
- 5) la mise en place d'une plate-forme de communication électronique en relation avec les missions identifiées aux chiffres 1) à 4) ci-avant."

Le même contrat stipule dans son article 6: „En matière des tachygraphes électroniques, la SNCT se charge de la mise en oeuvre des tâches administratives et techniques découlant de la gestion des cartes à mémoire pour lesdits tachygraphes, conformément aux dispositions du Règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Cette mission comporte notamment la délivrance, le remplacement et le renouvellement des cartes en question ainsi que la gestion de la banque de données afférente.

Il en résulte que ce point est déjà réglé par la voie contractuelle.

Article 5

Le Conseil d'Etat est d'avis que les paragraphes 5 et 6 de l'article 4bis ne fournissent pas de base légale pour charger l'Administration des Douanes et Accises de la surveillance régulière des ateliers et propose de charger la SNCT de l'ensemble des contrôles.

Le choix de charger l'Administration des Douanes et Accises de la surveillance régulière s'explique par le fait que la SNCT effectue principalement les contrôles techniques des véhicules qui comprennent le contrôle du tachygraphe si un tel appareil est installé. De ce fait, la SNCT pourrait se retrouver avec un conflit d'intérêts au cas où elle constate, lors d'un audit régulier, des irrégularités chez un atelier. Lors du contrôle technique d'un véhicule étant passé par cet atelier, elle ne pourrait plus vérifier objectivement le tachygraphe et serait forcée de refuser d'office ces véhicules au contrôle technique.

Si le Gouvernement suit le Conseil d'Etat dans sa proposition de charger une instance unique tant de l'instruction de la demande initiale que de la surveillance régulière, il propose pour cette raison d'en charger l'Administration des Douanes et Accises sur la base légale de l'article 1er, point B) 5. de la loi modifiée du 27 juillet 1993 portant organisation de l'Administration des douanes et accises.

Etant donné que les agents de l'Administration des Douanes et Accises doivent contrôler les tachygraphes sur route et, le cas échéant, en entreprise pour vérifier s'ils n'ont pas été manipulés, ils disposent déjà de connaissances en la matière (cf. règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE).

Du fait qu'un règlement grand-ducal doit citer lui-même ses bases légales, il convient d'ajouter la loi du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises parmi les considérants.

L'annexe I est également adapté dans l'optique que tant l'instruction de la demande initiale que la surveillance régulière sont effectués par l'Administration des Douanes et Accises.

Le Conseil d'Etat insiste ensuite sur la nécessité de déterminer les critères légaux de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel. Le Gouvernement tient à préciser que ces critères figurent à l'annexe I et notamment au point 5.3. Etant donné que l'annexe fait partie intégrante du règlement, le Gouvernement estime que l'exigence prévue à l'article 4bis, paragraphe 5, alinéa 3, est remplie.

Articles 6 et 7

Ces articles ne font pas l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 8

Le Conseil d'Etat propose, dans une optique de simplification administrative, que les demandeurs d'une carte de conducteur ne doivent fournir que les données dont la SNCT ne dispose pas déjà.

Or, le demandeur d'une carte de conducteur ne sait pas nécessairement de quelles données la SNCT dispose déjà respectivement si les données dont dispose la SNCT sont encore actuelles. Suivre la proposition du Conseil d'Etat reviendrait dans la pratique que le demandeur pose sa demande, que la SNCT lui envoie les données dont elle dispose et qu'ensuite le demandeur renvoie son dossier complété, le cas échéant, des données manquantes ou actualisées.

De plus, en ce qui concerne les titulaires d'un permis de conduire étranger, la SNCT ne dispose très souvent pas de ces données.

Les demandeurs d'une carte de conducteur feraient donc l'objet d'un traitement différent selon les données dont la SNCT dispose déjà. De plus, dans tous les cas, les délais dans lesquels les demandes pourraient être traitées seraient rallongés.

Le Gouvernement tient à préciser que le minimum d'informations et de documents est demandé pour suffire aux obligations communautaires.

En effet, le règlement (CEE) No 3821/85 stipule qu'un conducteur ne peut disposer que d'une seule carte de conducteur. Dès lors, les Etats membres doivent prendre toutes les mesures de sécurité afin de ne pas délivrer une deuxième carte à un conducteur. Ceci vaut surtout pour le lieu de résidence et l'identité du demandeur. Il est donc essentiel de disposer des données les plus récentes possibles.

Enfin, il y a lieu de relever que ce point avait également fait l'objet d'une discussion entre le département des transports et le département de la simplification administrative qui avait finalement donné son aval à la disposition proposée.

Au vu de ce qui précède et notamment afin que tous les demandeurs soient traités de la même façon et que les dossiers puissent être expédiés le plus vite possible, le Gouvernement est d'avis de laisser cet article dans l'état tel que proposé initialement.

Articles 9 à 12

Ces articles ne font pas l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

Or, le 22 juillet 2010 est entré en vigueur le *règlement (CE) No 581/2010 de la Commission du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur*. Ce règlement communautaire prévoit que les données de la carte de conducteur doivent être téléchargées tous les 28 jours. Ce règlement s'inscrit dans le processus d'harmonisation des conditions imposées aux entreprises de transport routier à travers l'Union européenne. Il y avait en effet de légères différences entre les Etats membres en ce qui concernent les obligations de téléchargement des données.

Le règlement (CE) No 581/2010 étant d'applicabilité directe et étant supérieur à un règlement d'exécution national, il y a donc nécessité de remplacer à l'article 12, paragraphe 1, les termes „à la fin de chaque mois civil“ par „tous les 28 jours“, alors que de toute façon une disposition nationale différente à une disposition communautaire ne serait pas applicable.

Article 13

L'erreur rédactionnelle au paragraphe 1er, alinéa 1, soulevée par le Conseil d'Etat est corrigée. Par ailleurs, les alinéas 2 et 4 à 6 du paragraphe 1er sont supprimés tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Concernant l'introduction d'avertissements taxés, le Conseil d'Etat est d'avis que l'article 4bis, paragraphe 6, de la loi du 14 février 1955 ne contient pas de base légale pour prévoir des avertissements taxés. Le Gouvernement tient à préciser que la base légale se trouve à l'article 15.

On peut tirer ici des parallèles avec les infractions à l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, communément appelé „Code de la Route“, comme par exemple le dépassement de la vitesse de 50 km/h à l'intérieur d'une agglomération.

Ici, l'article 1er de la loi du 14 février 1955, qui sert de base légale pour l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, ne prévoit pas la possibilité d'émettre des avertissements taxés. Si l'article 7 de la loi du 14 février 1955 qualifie les infractions aux dispositions prises sur base de l'article 1er comme contraventions, il ne prévoit non plus la possibilité d'émettre des avertissements taxés. En fait, c'est l'article 15, alinéa 1, qui à son tour se réfère à l'article 7, qui sert de base légale pour les avertissements taxés en matière du „Code de la Route“.

Ceci est d'ailleurs confirmé par l'article 1er du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés et consignations qui stipule que les bases légales pour les avertissements taxés sont les articles 12 et 15 de la loi du 14 février 1955.

C'est donc l'alinéa 2 dudit article 15 qui contient la base légale pour prévoir la possibilité pour les agents de l'Administration des Douanes et Accises d'émettre des avertissements taxés pour des contraventions à la législation sur les transports routiers.

Etant donné que les matières des tachygraphes et des temps de conduite et périodes de repos font partie de la législation sur les transports routiers, de même d'ailleurs que la matière des autorisations

de transports, le Gouvernement propose de maintenir les dispositions relatives aux avertissements sur la base légale de l'article 15 de la loi du 14 février 1955.

Afin de clarifier quelles infractions sont des délits et quelles infractions sont des contraventions, tel que demandé par le Conseil d'Etat, le paragraphe 2 est supprimé et remplacé par le bout de phrase à ajouter au paragraphe 1, alinéa 1: „à l'exception des infractions énumérées à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de 145 à 250 euros.“

Ainsi, les infractions reprises à l'annexe II sont des contraventions, tandis que toutes les autres infractions sont des délits.

Ceci implique cependant que l'annexe II, telle que proposée initialement, doit être divisée de sorte à ce que l'annexe II ne reprenne plus que les contraventions en matières de tachygraphes et de temps de conduite et périodes de repos (point N.). Le point O. avec les contraventions en matière d'autorisations de transports devient alors l'annexe III (cf. aussi observations relatives à l'article 15) afin d'éviter que l'article 13, paragraphe 1, ne couvre des contraventions qui ne font pas partie du champ d'application des règlements (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85 respectivement de l'AETR. Ces infractions seront couvertes par l'article 6 à modifier du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 tel que proposé à l'article 15 du présent projet de règlement.

Suite à la suppression du paragraphe 2, les paragraphes 3 à 5 deviennent les paragraphes 2 à 4.

L'ancien paragraphe 3 (nouveau paragraphe 2) est modifié tel que proposé par le Conseil d'Etat.

L'ancien paragraphe 5 (nouveau paragraphe 4) est reformulé selon la proposition du Conseil d'Etat.

Les anciens paragraphes 6 et 7 sont supprimés tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 14

Concernant les véhicules des auto-écoles, il est renvoyé aux explications données ci-avant concernant l'article 3. Par conséquent, la modification de l'article 20 du règlement grand-ducal du 8 août 2000 telle que proposée initialement devra être maintenue.

En ce qui concerne la terminologie utilisée, c'est justement à des fins d'alignement de la terminologie que le terme „chronotachygraphe“ est utilisé, étant donné que le règlement grand-ducal du 8 août 2000 utilise ce terme également dans d'autres articles.

Article 15

Concernant la modification de l'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993, le Gouvernement est d'avis qu'il n'y a pas lieu de suivre le Conseil d'Etat en ce qui concerne sa demande de „supprimer l'exigence de la „copie conforme“ de la licence communautaire“.

Il faut préciser qu'il ne s'agit ici pas d'une photocopie certifiée conforme avec timbre et cachet d'une commune, mais de documents prévus par le règlement (CEE) No 881/92 portant les noms de „copie conforme (de la licence communautaire)“ respectivement „copie conforme (de l'attestation de conducteur)“. Il est vrai que les noms donnés à ces documents n'ont pas été choisis de manière très heureuse et qu'ils peuvent donner lieu à confusion. Mais étant donné que ce sont les noms donnés à ces documents par la législation communautaire, il n'y a pas d'autre possibilité que d'utiliser ces mêmes termes dans la législation nationale luxembourgeoise.

L'exigence de la présence d'une copie conforme de la licence communautaire à bord des véhicules respectivement de la copie conforme d'une attestation de conducteur au siège de l'entreprise telle que prescrite par les articles 5 et 6 du règlement (CEE) No 881/92 ne saurait être supprimée par la législation nationale d'un Etat membre, raison pour laquelle le Gouvernement ne suit pas le Conseil d'Etat sur ce point.

Concernant la modification de l'article 6 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993, les deux alinéas qualifiés comme superfétatoires par le Conseil d'Etat sont supprimés.

L'article 6 est modifié dans la même optique que l'article 13 ci-dessus pour plus de clarté: le paragraphe 2 est supprimé tandis que le premier paragraphe, devenant alors le seul paragraphe de cet article, est complété par le texte suivant: „à l'exception des infractions suivantes qui sont punies d'une amende de 250 euros.

- défaut d'avoir une copie conforme valable de la licence communautaire à bord du véhicule;
- défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg;

- *présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues;*
- *défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable.*“

De ce fait, les infractions y énumérées sont des contraventions, tandis que toutes les autres infractions aux dispositions mentionnées à l'article 6 à modifier sont des délits. Par cette modification, le Gouvernement tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat à l'article 13 du présent projet de règlement qu'il faut spécifier si une infraction est sanctionnée par une peine de police ou par une peine correctionnelle.

En raison de cette modification, il n'est plus fait référence à des avertissements taxés à l'article 6 à modifier. Il faut cependant rappeler que l'article 15 de la loi du 14 février 1955 contient la base légale pour pouvoir décerner des avertissements taxés dans le cadre de la législation sur les transports routiers (cf. explications relatives aux articles 13 et 16 du présent projet de règlement). Les dispositions communautaires et nationales relatives aux autorisations de transports font partie de la législation sur les transports routiers.

Article 16

Tenant compte de l'observation du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 1, il est proposé de prévoir un montant de 145 euros au lieu de 250 euros pour la taxe à percevoir pour les infractions 49-07 à 49-10. Le Gouvernement tient cependant à poursuivre le chemin entamé en relevant les taxes concernant le domaine des transports routiers à l'instar des taxes prévues aux tableaux B, D et E (250 euros) de l'annexe I du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés.

Vu les explications relatives à la base légale des avertissements taxés en matière de transports routiers, telles que développées ci-avant pour l'article 13, il est proposé de maintenir le paragraphe 3 et d'introduire les catalogues d'avertissements taxés N et O repris aux annexes II et III. Il est renvoyé aux explications relatives à l'article 13 en ce qui concerne la division de l'annexe II initialement proposée en nouvelles annexes II et III.

La base légale de l'article 15 de la loi du 14 février 1955 couvrant toute la législation sur les transports routiers, elle est également à la base des avertissements taxés pour les contraventions de l'article 6 à modifier du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 tel que prévu par l'article 15 du présent projet de règlement.

Article 17

Cet article ne fait pas l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 18

Le Gouvernement suit le Conseil d'Etat et propose de reprendre la formule abrégée proposée par le Conseil d'Etat.

Article 19

Cet article ne fait pas l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

Annexes

Les annexes n'ont pas fait l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

Au point 4.4 de l'annexe I la définition se réfère maintenant à l'intitulé abrégé du règlement grand-ducal proposé par le Conseil d'Etat dans ses observations relatives à l'article 18 du présent projet de règlement.

Au point 5.3.3 de l'annexe I la faute de frappe concernant l'énumération est rectifiée et mentionne maintenant correctement les points a) à g) au lieu de b) à h).

Par ailleurs, l'annexe I est adapté pour tenir compte des modifications apportées à l'article 5.

A l'annexe II l'intitulé du point N. est ajusté et reflète maintenant l'intitulé abrégé du règlement grand-ducal proposé par le Conseil d'Etat dans ses observations relatives à l'article 18 du présent projet de règlement.

Le tableau de l'annexe II est basé sur le tableau d'infractions introduit par le règlement grand-ducal du 8 novembre 2010 introduisant un système de classification des entreprises par niveau de risque et transposant la directive 2009/5/CE.

Le point A01 est adapté conformément au rectificatif paru au Journal Officiel de l'Union européenne L256 du 29 septembre 2009 (page 38). En raison de ce même rectificatif, les points 105 et 107 restent en l'état, alors que la version initiale du présent projet tenait déjà compte de ces erreurs.

*

TEXTE COORDONNE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions**
- 1) du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et**
 - 2) du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et**
- b) modifiant**
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,**
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et**
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs**

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

Vu le règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil;

Vu le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement (CE) No 581/2010 de la Commission du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur;

Vu le règlement (CEE) No 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules;

Vu la loi modifiée du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises;

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers et de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1 – Compétences, principes et champ d'application

Art. 1er. 1. L'autorité compétente au sens du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre qui a les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.

2. En application de l'article 14 du règlement (CE) No 561/2006 précité, le ministre peut accorder une dérogation aux articles 6 à 9 du règlement (CE) 561/2006 précité pour des transports effectués dans des circonstances exceptionnelles.

L'autorisation de dérogation doit mentionner obligatoirement les circonstances exceptionnelles, les catégories de véhicules visées et la période pour laquelle la dérogation est accordée.

En vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, l'autorisation de dérogation peut prévoir que les transports visés peuvent être effectués au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe ou que le tachygraphe ne doit pas être utilisé.

L'autorisation de dérogation ne peut entrer en vigueur qu'après avoir été approuvée par la Commission européenne, sauf en cas d'urgence dans quel cas l'urgence doit obligatoirement être mentionnée dans l'autorisation de dérogation dont la durée ne peut alors dépasser trente jours.

Art. 2. Outre les véhicules visés par le premier paragraphe de l'article 3, les véhicules visés par l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, désigné ci-après par tachygraphe, sont ceux mentionnés à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) No 3821/85 précité ainsi que ceux effectuant des transports internationaux en conformité avec les dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970 tel qu'approuvé par la loi du 6 mai 1974.

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I B de ce règlement est désigné ci-après tachygraphe numérique.

Les véhicules visés au premier alinéa et immatriculés pour la première fois avant le 1er mai 2006 doivent être équipés soit d'un tachygraphe analogique, soit d'un tachygraphe numérique; ceux immatriculés pour la première fois à partir du 1er mai 2006 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique.

Tout tachygraphe doit être étalonné et vérifié conformément au règlement (CEE) No 3821/85 précité. Cette obligation vaut également pour les véhicules non visés par le premier alinéa, pour autant qu'ils sont équipés d'un tachygraphe.

L'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire conformément aux dispositions des règlements (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85 précités ainsi que du présent règlement.

Par dérogation à l'alinéa précédant, pour tout transport effectué sous le couvert de l'AETR précité, l'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire selon les dispositions de l'AETR.

Ces obligations d'utilisation engagent tant le conducteur que le propriétaire ou détenteur du véhicule.

Les feuilles d'enregistrement et le papier en continu doivent correspondre respectivement à l'annexe I ou à l'annexe I B du règlement (CEE) No 3821/85 précité.

Art. 3. 1. En application de l'article 3, paragraphe 4, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, les véhicules suivants doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg:

- a) les autobus et les autocars;
- b) les véhicules équipés en dépanneuse et les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés.

Les articles 6 à 9 du règlement (CE) No 561/2006 précité s'appliquent aux transports nationaux effectués par les véhicules cités à l'alinéa précédent.

2. En application de l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants:

- a) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
- b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:
 - par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou
 - pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, les véhicules cités sous a), b), d) et e) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Art. 4. La Société Nationale de Contrôle Technique, désignée ci-après par le sigle SNCT, est chargée de l'émission et de la délivrance des cartes de tachygraphe définies à l'article 7. Cette tâche comporte notamment:

- a) la vérification fiable et sans équivoque de l'identité du titulaire de chaque carte;
- b) l'émission, le renouvellement, le remplacement et l'échange de cartes;
- c) la personnalisation des cartes, la génération de leurs certificats électroniques et l'intégration sécurisée de ceux-ci dans les cartes;
- d) la mise à jour de la base de données des cartes délivrées, de leurs titulaires et de leurs certificats électroniques;
- e) la délivrance sécurisée des cartes et, le cas échéant, du code d'identification personnel requis pour l'accès à la carte;
- f) l'échange des informations inhérentes à l'émission, au renouvellement, au remplacement et à l'échange des cartes avec les autorités compétentes étrangères, y inclus les informations relatives aux déclarations de perte, de vol ou de mauvais fonctionnement de cartes émises soit par la SNCT, soit par des autorités étrangères;
- g) la définition et la publication des lignes de conduite applicables au processus de génération des certificats électroniques, en accord avec les lignes de conduites émises, sous la responsabilité de la Commission Européenne, par l'organisme de certification européen.

Les tâches désignées sous c) sont susceptibles d'être sous-traitées.

Les données à fournir suivant les dispositions des articles 8 à 11 en vue de l'obtention au Grand-Duché de Luxembourg des cartes de tachygraphe dont question à l'article 7 sont traitées et enregistrées notamment sous forme électronique par la SNCT et tenues à la disposition de l'Administration des douanes et accises, de la Police grand-ducale, de l'Inspection du travail et des mines ainsi que des autorités compétentes de délivrance et de contrôle routier des autres Etats membres de l'Espace Economique Européen, de la Suisse ainsi que de ceux étant partie à l'AETR précité.

Art. 5. 1. En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers visés au deuxième alinéa de l'article 1er conformément aux dispositions de l'annexe. Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes.

La décision du ministre sur l'agrément d'un atelier de tachygraphe intervient après instruction de la demande afférente par l'Administration des douanes et accises.

Le ministre attribue à chaque atelier agréé une marque particulière, à apposer sur les scellements que l'atelier en question effectuera sur des installations de tachygraphes. La marque est constituée par la lettre latine „L“, suivie d'un numéro d'ordre composé de trois chiffres arabes.

2. L'Administration des douanes et accises est chargée de la surveillance de l'activité des ateliers de tachygraphes agréés. Dans ce contexte, elle procède à au moins un audit par année de chacun de ces ateliers et elle adresse au ministre un rapport sur les audits effectués.

Tout manquement d'un atelier agréé aux dispositions en vigueur qui lui sont applicables peut entraîner le retrait temporaire ou définitif par le ministre de l'agrément de l'atelier et/ou de la carte de tachygraphe du technicien responsable du manquement en question.

3. Seuls les ateliers agréés suivant les dispositions de l'annexe du présent règlement sont autorisés à effectuer les opérations liées à l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes.

Art. 6. La Société Nationale de Certification et d'Homologation, désignée ci-après par le sigle SNCH, est chargée des travaux d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe prévus à l'article 5 du règlement (CEE) No 3821/85 précité. A cette fin, elle procède ou fait procéder aux essais et constatations requis, tout en prenant, en cas de besoin, recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins, sur sa proposition, par le ministre en raison de leur compétence en matière d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement ou des cartes de tachygraphes précités.

Les modalités applicables à l'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe sont celles visées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues.

Chapitre 2 – Les cartes de tachygraphe

Art. 7. Les cartes de tachygraphe requises en relation avec la mise en service et l'utilisation de tachygraphes numériques comportent les quatre modèles suivants:

- la carte de conducteur;
- la carte d'entreprise;
- la carte de contrôle;
- la carte d'atelier.

Tout conducteur soumis à l'obligation d'utiliser un tachygraphe numérique doit être titulaire d'une carte de conducteur. Nul conducteur ne peut détenir plus d'une telle carte en cours de validité.

Tout propriétaire ou détenteur d'au moins un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe numérique doit être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Lorsqu'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est donné en location, l'obligation de détenir une carte d'entreprise engage tant le propriétaire ou détenteur du véhicule que son locataire.

La carte de contrôle est réservée aux fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises ainsi qu'aux fonctionnaires et agents de l'Inspection du travail et des mines.

La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés visés à l'article 1er ainsi qu'à la SNCT.

Toute carte de tachygraphe porte notamment les dates de début et d'échéance de sa validité, un numéro d'ordre ainsi que les noms et prénoms, la photographie et la signature du titulaire. Pour la carte d'entreprise, les coordonnées personnelles et la photographie du titulaire sont remplacées par le nom et l'adresse de l'entreprise ou de l'organisme titulaire de la carte en question.

A l'exception des cartes de contrôle, la délivrance des cartes de tachygraphe à leurs titulaires est conditionnée par le paiement préalable d'une taxe de mise à disposition de 74 euros, à percevoir par la SNCT. Les modes de paiement sont fixés par le ministre.

Toute demande en obtention d'une carte de tachygraphe, accompagnée des pièces requises, doit être adressée à la SNCT, soit sous pli recommandé, soit par remise en mains propres contre accusé de réception.

La première délivrance de toute carte de tachygraphe personnalisée requiert l'identification préalable et sans équivoque de son titulaire.

Des cartes de tachygraphe peuvent également être délivrées aux fabricants de tachygraphes numériques établis dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse. La demande doit mentionner les nom et adresse du fabricant et être appuyée par une copie certifiée conforme à l'original d'un document d'identité du mandataire du fabricant ainsi que d'un extrait du Registre du Commerce ou, s'il s'agit d'un fabricant étranger, d'un document en tenant lieu.

Les cartes de tachygraphe délivrées à des fabricants de tachygraphes ne peuvent être utilisées que pour des essais techniques. Les données administratives utilisées pour l'établissement de ces cartes sont fournies par les fabricants de tachygraphes sous leur responsabilité et peuvent être des données fictives. Par dérogation à l'alinéa 7, la taxe de mise à disposition de toute carte délivrée à un fabricant de tachygraphe est basé sur le coût de revient de cette carte.

Art. 8. 1. En vue de l'obtention d'une carte de conducteur, l'intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande portant sa signature et indiquant notamment ses noms et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du requérant, en cours de validité;
- 2) une copie du permis de conduire du requérant, valable pour la conduite d'un véhicule tombant sous l'application du présent règlement;
- 3) une déclaration de l'intéressé attestant qu'il n'est pas encore ni déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, ayant été émise par une autorité étrangère;

- 4) deux photographies récentes identiques, établies sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête de l'intéressé – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur;
- 5) un certificat de résidence datant de moins d'un mois, attestant que l'intéressé a sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg.

La durée de validité maximale d'une carte de conducteur est de cinq ans.

2. Une carte de conducteur peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le titulaire d'en présenter la demande au moins 15 jours ouvrables avant l'expiration de la carte à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte de conducteur intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

Le titulaire doit conserver l'ancienne carte pendant au moins un mois après son expiration. Il est par ailleurs tenu de décharger les données y mémorisées suivant les modalités du paragraphe 1 de l'article 12 du présent règlement.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de conducteur peut être remplacée. Dans le cas de perte ou de vol, le titulaire est obligé de déclarer immédiatement cette perte ou ce vol aussi bien à une autorité compétente du pays où la perte ou le vol ont été constaté qu'à la SNCT à laquelle il doit présenter par ailleurs dans les sept jours de calendrier, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif du remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de conducteur se fait selon les modalités du paragraphe 2. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, le titulaire de la carte n'est pas tenu par l'obligation de décharger les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Si la carte à remplacer a été établie par une autorité compétente étrangère, il est procédé selon les modalités du paragraphe 1.

4. Une carte de conducteur peut être échangée à la demande de son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de conducteur peut également être échangée à la demande de son titulaire lorsqu'elle a été émise par une autorité compétente étrangère et que le titulaire a transféré sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg. En vue de cet échange, les conditions du paragraphe 1 sont applicables et la carte est délivrée contre remise de la carte à échanger.

Art. 9. 1. En vue de l'obtention d'une carte d'entreprise, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée et indiquant le nom et le numéro d'identité national de l'entreprise ou de l'organisme.

La demande doit être appuyée par une copie d'un document d'identité du mandataire de l'entreprise ou de l'organisme, en cours de validité.

La durée de validité maximale d'une carte d'entreprise est de cinq ans.

2. Une carte d'entreprise peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte d'entreprise intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou de modification de données administratives, une carte d'entreprise peut également être renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Dans ce cas, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire concerné est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de renouvellement sollicité ainsi que, le cas échéant, la carte endommagée ou à échanger. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander à l'entreprise ou l'organisme titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Art. 10. 1. En vue de l'obtention d'une carte de contrôle, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est tenu de présenter à la SNCT une demande indiquant les noms, prénoms et fonctions des candidats-titulaires retenus à cet effet et accompagnée pour chaque candidat-titulaire d'un spécimen de sa signature ainsi que d'une photographie récente, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur.

La durée de validité maximale d'une carte de contrôle est de cinq ans.

2. Une carte de contrôle peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs de cinq ans, à condition pour l'administration concernée d'en présenter la demande à la SNCT selon les modalités du premier alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement de la carte de contrôle intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de contrôle peut être remplacée. Dans ce cas, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est obligé de présenter, ensemble avec la demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au directeur général de la Police grand-ducale, au directeur de l'Administration des douanes et accises ou au directeur de l'Inspection du travail et des mines des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de contrôle se fait selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse. Si en application de cette disposition la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2.

4. Une carte de contrôle peut être échangée à la demande de l'administration concernée, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 3.

5. La cessation des fonctions donnant droit à une carte de contrôle comporte l'obligation pour son titulaire de restituer la carte sans délai au directeur de l'administration dont il dépend ou dont il a dépendu, ledit directeur devant restituer la carte sans délai à la SNCT.

Art. 11. 1. Les cartes d'atelier sont uniquement délivrées aux ateliers agréés conformément à l'annexe IB du règlement (CEE) No 3821/85 précité et qui, sauf dans des cas dûment motivés, ne sont pas éligibles pour une carte d'entreprise ou dont les autres activités professionnelles ne sont pas de nature à compromettre la sécurité globale du système.

2. En vue de l'obtention d'une carte d'atelier, le mandataire de l'atelier agréé intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée, indiquant le nom et l'adresse de l'atelier ainsi que les noms et prénoms et le lieu et la date de naissance du candidat-titulaire à l'obtention de la carte, ce dernier devant justifier de la qualification technique requise en vertu du règlement (CEE) No 3821/85 précité.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du candidat-titulaire, en cours de validité;
 - 2) un document attestant les relations professionnelles entre l'atelier et le candidat-titulaire;
 - 3) une photographie récente du candidat-titulaire, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur;
 - 4) une attestation, datant de moins de 24 mois, relative à la participation du candidat-titulaire avec succès à un cours de formation technique d'au moins cinq jours auprès d'un fabricant de tachygraphes.
- La durée de validité maximale d'une carte d'atelier est d'un an.

3. Une carte d'atelier peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'un an, à condition pour l'atelier agréé d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 2. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le renouvellement de la carte d'atelier intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7. La nouvelle carte est délivrée contre remise de celle venant à échéance, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de cette carte étant par ailleurs tenu de décharger et de conserver les données y mémorisées suivant les modalités des paragraphes 2 et 6 de l'article 12 du présent règlement.

4. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte d'atelier peut être remplacée. Dans ce cas, le titulaire est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité.

5. Le remplacement d'une carte d'atelier se fait selon les modalités du paragraphe 3. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire n'est pas tenu par l'obligation de décharger et de conserver les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 3.

6. La carte d'atelier peut être échangée à la demande de l'atelier ayant l'autorité sur son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 4.

7. La cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire d'une carte d'atelier comporte l'obligation pour l'atelier concerné de restituer la carte sans délai à la SNCT.

Chapitre 3 – La manipulation des données enregistrées

Art. 12. 1. Tout titulaire d'une carte de conducteur doit télécharger les données enregistrées sur sa carte au plus tard tous les 28 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues et les transmettre à l'entreprise ou aux entreprises pour compte de laquelle ou desquelles il a effectué des transports depuis le dernier téléchargement de la mémoire de sa carte.

2. Les données mémorisées sur une carte d'atelier doivent être téléchargées régulièrement par l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de la carte et au plus tard avant la remise de celle-ci à la SNCT soit en vu du renouvellement ou de l'échange de la carte, soit comme suite à la cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire de la carte.

3. Les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire ou le détenteur du véhicule qui en est équipé. Le locataire d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est en droit de récupérer les données qui ont été enregistrées par ce tachygraphe pendant le temps que le véhicule s'est trouvé à sa disposition.

4. Au cas où un tachygraphe numérique est mis hors service, soit de façon définitive, soit pour être utilisé sur un autre véhicule, les données enregistrées dans la mémoire de ce tachygraphe doivent être téléchargées par l'atelier procédant à ladite mise hors service. Cet atelier doit en outre faire tenir les données téléchargées, selon le cas, soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule sur lequel le tachygraphe en question était monté. Il en est de même en cas de réparation d'un tachygraphe de nature à effacer les enregistrements qui y sont stockés.

5. Lorsque la défaillance d'un tachygraphe numérique ne permet plus le téléchargement des données, l'atelier agréé étant intervenu sur ce tachygraphe doit délivrer soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule concerné, un certificat correspondant au modèle reproduit à l'annexe au présent règlement et attestant l'état de choses visé ci-avant.

6. Les entreprises doivent garder les données des cartes de conducteur qui leur ont été transmises pendant au moins deux ans et elles sont tenues de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les ateliers agréés doivent conserver les données téléchargées de cartes d'atelier pendant au moins deux ans et ils sont tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les données téléchargées d'un tachygraphe numérique doivent être gardées au moins pour la durée de deux ans soit par le propriétaire ou détenteur, soit par le locataire du véhicule afférent, ceux-ci étant par ailleurs tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

7. Tout téléchargement en vertu des dispositions des paragraphes 1 à 6 doit être effectué de manière à préserver l'authenticité des données et, le cas échéant, des signatures électroniques afférentes.

Chapitre 4 – Dispositions finales

Art. 13. 1. Les infractions aux dispositions prévues aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16 et 20 paragraphe 3 du règlement (CE) No 561/2006 précité, aux articles 1er, 3 alinéa 1, 12, 13, 14, 15, 16 et aux annexes I, IB et II du règlement (CEE) No 3821/85 précité, aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 de l'AETR précité, aux articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et aux appendices 1, 1B et 2 de l'annexe de l'AETR précité ainsi qu'aux articles 2, 3, 5, 7 et 12 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions énumérés à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de 145 à 250 euros.

De même, la mise à disposition d'une carte de conducteur à une tierce personne est punie des peines prévues à l'alinéa premier.

2. Les sanctions prévues au paragraphe 1 sont également applicables aux infractions commises sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un pays tiers et constatées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Au cas où l'entreprise ou le conducteur ayant commis l'infraction prévue à l'alinéa précédent prouve que cette infraction a déjà été sanctionnée ou qu'une procédure a été ouverte, aucune sanction n'est appliquée.

3. Pour toute infraction constatée sur le territoire luxembourgeois, les agents de contrôle fournissent au conducteur une preuve écrite.

4. Il est interdit au conducteur de reprendre la conduite tant qu'il n'est pas en mesure de respecter les dispositions ci-avant.

Art. 14. A l'article 20 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs il est ajouté un troisième alinéa libellé comme suit:

„L'instructeur agréé qui enseigne l'art de conduire sur un véhicule prévu à l'article 17, point B), sub 4) à 7), doit utiliser le chronotachygraphe conformément aux dispositions de la réglementation communautaire et nationale en vigueur. Les articles 6 à 9 du règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil lui sont applicables.“

Art. 15. 1. L'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 4.** 1. Les transporteurs, titulaires d'une licence communautaire, sont tenus de conserver l'original de la licence communautaire au siège de leur établissement et de le présenter à toute demande des agents de contrôle.

Les copies conformes de la licence communautaire doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute demande des agents chargés du contrôle.

Par dérogation à ce qui précède, les chauffeurs de véhicules appartenant à ou loués par une entreprise de transports établie dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doivent pouvoir présenter à toute demande des agents chargés du contrôle une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité et valable pour le Luxembourg, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

En cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et les copies conformes de la licence communautaire doivent être restitués à l'autorité émettrice.

2. Tout conducteur originaire d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doit disposer de l'attestation de conducteur prévue à l'article 6 du règlement (CEE) No 881/92.

L'attestation de conducteur est délivrée par le Ministre pour l'année civile. Toutefois, la validité ne peut pas dépasser la validité des documents qui sont à la base de l'attestation de conducteur.

L'attestation de conducteur respectivement sa copie conforme doit être présentée à toute demande des agents chargés du contrôle.

Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et la copie conforme de l'attestation de conducteur doivent être restitués à l'autorité émettrice.“

2. L'article 6 de ce même règlement est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 6.** Les infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 4 et aux dispositions générales des annexes I et III du règlement (CEE) No 881/92 ainsi qu'aux dispositions des articles 4 et 5 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions suivantes qui sont punies d'une amende de 250 euros:

- défaut d'avoir une copie conforme valable de la licence communautaire à bord du véhicule;
- défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg;
- présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues;
- défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable.“

Art. 16. 1. A l'annexe I, point A., 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 montant de la taxe pour les infractions 49-07 à 49-10 est porté à 145 euros.

2. Au même point A, la phrase introductive précédant les infractions 72-02 à 72-04 est modifiée comme suit:

„Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire un taxi, une voiture de location ou un véhicule d'écolage:“

3. A la même annexe I, il est ajouté un point N. et un point O. tels qu'énoncés aux annexes II et III du présent règlement.

Art. 17. Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, tel qu'il a été modifié par la suite, est abrogé.

Art. 18. La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „règlement grand-ducal concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes“.

Art. 19. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*

ANNEXE I

Annexe concernant les modalités d'agrément des personnes et des ateliers en charge de l'installation, de l'activation, de l'étalonnage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors de service des appareils de contrôle dans le domaine des transports par route

- 1 Introduction
- 2 Objet et champ d'application
- 3 Références réglementaires et normatives
- 4 Définitions
 - 4.1 Installation de tachygraphe
 - 4.2 Installation de tachygraphe analogique
 - 4.3 Installation de tachygraphe numérique
 - 4.4 Règlement
 - 4.5 Agrément
 - 4.6 Agrément de plein droit
 - 4.7 Agrément administratif
 - 4.8 Demandeur d'un agrément
 - 4.9 Candidat à l'agrément
 - 4.10 Atelier agréé
 - 4.11 Expert technicien
 - 4.12 Intervention
 - 4.13 Installation
 - 4.14 Activation
 - 4.15 Etalonnage
 - 4.16 Vérification

- 4.17 Réparation
- 4.18 Mise hors service
- 4.19 Responsable pour la sécurité
- 5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors de service des tachygraphes
 - 5.1 Demande d'agrément
 - 5.2 Cas d'agrément
 - 5.3 Conditions d'obtention d'agrément
 - 5.3.1 Fiabilité
 - 5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens
 - 5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements
 - 5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément
 - 5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes
 - 5.4.2 Maintenance
 - 5.4.3 Documentation à mettre à disposition
 - 5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément
 - 5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile
 - 5.7 Transfert d'un agrément
 - 5.8 Durée de validité de l'agrément
- 6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes
 - 6.1 Cas de vérifications
 - 6.2 Etendue de la vérification
 - 6.2.1 Vérifications préliminaires
 - 6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))
 - 6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))
 - 6.2.4 Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h))
 - 6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications
 - 6.4 Plaquette d'installation
 - 6.4.1 Premier montage et renouvellement
 - 6.4.2 Données sur la plaquette d'installation
 - 6.4.3 Endroit de fixation et plombage
 - 6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique
- 7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique
 - 7.1 Déchargement des données
 - 7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées
 - 7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées
 - 7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique
 - 7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données
- 8 Sécurité des ateliers
 - 8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation
 - 8.2 Les cartes d'atelier
 - 8.2.1 Responsabilités des experts techniciens

- 8.2.2 Responsabilités de l'atelier
- 8.3 Les données
- 9 Traçabilité, audits internes et externes
 - 9.1 Traçabilité
 - 9.2 Audits internes
 - 9.3 Audits externes
- 10 Dispositions générales
 - 10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données
 - 10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère
 - 10.3 Documents affichés
 - 10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers
 - 10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique
 - 10.6 Infractions

*

1 Introduction

L'observation stricte des temps de conduite et de repos dans le domaine des transports routiers doit être considérée comme un des éléments clés en matière de sécurité routière. En effet, il y a lieu de constater qu'un nombre considérable d'accidents de la circulation routière avec implication des véhicules du genre visé est dû à des temps de conduite excessifs. La prédite observation ne saurait toutefois pas être réalisée sans des dispositifs techniques appropriés, enregistrant de façon exacte, à des coûts avantageux et simple d'utilisation les données pertinentes. Par ailleurs, ces données doivent pouvoir être mises à la disposition des autorités chargées du contrôle de façon simple, permettant leur interprétation avec des moyens et des investissements raisonnables.

Pour répondre à ces exigences, l'installation et la maintenance des appareils de contrôle doivent se faire dans des ateliers équipés selon les règles de l'art par des personnes à la hauteur de cette tâche.

2 Objet et champ d'application

Conformément aux dispositions du règlement grand-ducal qui précède, les appareils de contrôle utilisés dans des véhicules routiers ne peuvent être installés, étalonnés, vérifiés, réparés ou mis hors service que sous la responsabilité d'ateliers dûment agréés.

L'objet de la présente annexe consiste à arrêter les conditions et exigences, d'une part pour la procédure en obtention de l'agrément prévu à l'article 5 du règlement grand-ducal et d'autre part, pour l'exécution des opérations d'installation, d'étalonnage, de vérification, de réparation et de mise hors de service des appareils de contrôle. Par ailleurs l'annexe spécifie les exigences minimales requises afin de garantir pour les ateliers un niveau de sécurité suffisant, une manipulation correcte des données déchargées de la mémoire des appareils et une traçabilité efficace des opérations effectuées.

3 Références réglementaires et normatives

- a) Règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route tel que modifié notamment par le Règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 et le règlement (CE) No 1360/2002 du Conseil du 13 juin 2002;
- b) EN 1047-1 (version octobre 1996): Unités de stockage en lieu sûr – Classification et méthodes d'essai de résistance au feu – Partie 1: Meubles réfractaires;
- c) EN 1143-1 (version août 2005): Unités de stockage en lieux sûrs – Prescriptions, classification et méthodes d'essai pour la résistance à l'effraction Partie 1: Coffres-forts, distributeurs automatiques de billets (DAB), portes fortes et chambres fortes.

Les règlements et directives sont tenus à la disposition des intéressés par la Commission Européenne à partir de son site Internet (<http://europa.eu.int/eur-lex/fr/index.html>). Il en est de même avec la législation luxembourgeoise qui est disponible à partir du site Internet <http://www.legilux.public.lu/leg/index.html>.

L'autorité compétente pour la diffusion des normes EN au Luxembourg est le „SERVICE DE L'ENERGIE DE L'ETAT – Organisme Luxembourgeois de Normalisation“.

4 Définitions

Pour les besoins de la présente annexe, les définitions suivantes sont utilisées:

4.1 Installation de tachygraphe

Appareil de contrôle tel que spécifié par le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Le tachygraphe est un ensemble technique composé d'un capteur de mouvement, d'une unité véhicule, d'un tachymètre et des liaisons mécaniques ou électriques entre ces éléments et, le cas échéant, de la plaquette d'installation et des plombages. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe“.

4.2 Installation de tachygraphe analogique

Tachygraphe conforme à l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe analogique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe analogique“.

4.3 Installation de tachygraphe numérique

Tachygraphe conforme à l'annexe IB du règlement (CEE) No 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe numérique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe numérique“.

4.4 Règlement

Le règlement grand-ducal du ... concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes avec ses annexes.

4.5 Agrément

Autorisation officielle temporaire et renouvelable pour effectuer des opérations d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service de tachygraphes.

4.6 Agrément de plein droit

Type d'agrément réservé aux fabricants de véhicules ou de tachygraphes pour autant que les véhicules ou les tachygraphes relèvent de leur propre fabrication.

4.7 Agrément administratif

Type d'agrément réservé au mandataire officiel d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes avec siège social au Luxembourg et à tout atelier avec siège social au Luxembourg.

4.8 Demandeur d'un agrément

Fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou mandataire officiel d'un tel fabricant avec siège social au Luxembourg demandant l'obtention d'un agrément administratif d'un atelier.

4.9 Candidat à l'agrément

Atelier pour compte duquel une demande en obtention d'un agrément a été introduite.

4.10 Atelier agréé

Atelier détenteur d'un agrément en cours de validité.

4.11 Expert technicien

Employé technique d'un atelier agréé ayant participé avec succès à un stage introductif de cinq jours en matière de tachygraphe et au moins tous les trois ans de deux journées de formation continue concernant la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service d'installations de tachygraphes auprès d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes.

4.12 Intervention

Opération d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service d'un tachygraphe.

4.13 Installation

Montage d'un tachygraphe dans un véhicule.

4.14 Activation

Intervention sur un tachygraphe numérique nécessitant l'emploi d'une carte d'atelier et le code d'identification personnel (PIN-Code) afférent visant à rendre le tachygraphe pleinement opérationnel dans toutes ses fonctions, y inclus les mécanismes de sécurité.

4.15 Etalonnage

Mise à jour ou confirmation des paramètres du véhicule; dans le cas d'un tachygraphe numérique, ces paramètres sont conservés en mémoire et l'étalonnage nécessite l'emploi d'une carte d'atelier et du code d'identification (PIN-Code).

4.16 Vérification

Intervention composée d'une série d'opérations destinées à assurer aussi bien le fonctionnement correct d'un tachygraphe que le réglage correct des paramètres du véhicule.

4.17 Réparation

Intervention sur un tachygraphe suite à une défaillance technique visant à rétablir le bon fonctionnement tout en nécessitant la coupure de l'alimentation électrique, le démontage et, le cas échéant, le désassemblage d'un composant.

4.18 Mise hors service

Intervention sur un tachygraphe visant à l'écarter du véhicule dans lequel il était installé, soit pour définitivement exclure son utilisation future, soit pour le réparer et/ou pour l'installer plus tard sur un autre véhicule ou sur le véhicule d'origine.

4.19 Responsable pour la sécurité

Employé d'un atelier agréé, nommément désigné par la direction ou les responsables de l'atelier, en charge de l'exécution correcte ou de la surveillance de l'exécution correcte des dispositions du chapitre 8 de la présente annexe.

5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors de service des tachygraphes

5.1 Demande d'agrément

L'agrément incombe au ministre ayant les transports dans ses attributions.

Exigence 1: La demande d'agrément est à adresser au ministre moyennant le formulaire prévu à cette fin.

Exigence 2: Le cas échéant, les pièces justificatives sont à joindre à la demande.

Suivant les définitions des paragraphes 4.6 et 4.7, seul un fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou son mandataire officiel au Luxembourg peut introduire une demande d'agrément.

5.2 Cas d'agrément

Les cas d'agrément suivants sont possibles:

- a) Installation, étalonnage et vérification de tachygraphes analogiques;
- b) Installation, étalonnage, vérification et réparation des tachygraphes analogiques;
- c) Installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service des tachygraphes numériques;
- d) Installation, activation, étalonnage, vérification, réparation et mise hors service des tachygraphes numériques.

Plusieurs cas d'agrément peuvent être combinés.

5.3 Conditions d'obtention d'agrément

5.3.1 Fiabilité

Exigence 3: Le candidat à l'agrément doit porter garantie pour l'application fiable des pouvoirs et des missions lui attribués par l'agrément. En particulier, la transposition en bonne et due forme du pouvoir de surveillance et de direction doit être garantie.

5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens

Exigence 4: Le candidat à l'agrément doit démontrer les compétences et les expériences en matière de technique automobile, d'électronique et de mécanique de précision des experts techniciens qu'il chargera de l'exécution fiable des activités faisant l'objet de l'agrément.

Exigence 5: Les experts techniciens doivent avoir les qualités morales nécessaires pour l'accomplissement des tâches qui leurs sont confiées. En particulier, une personne précédemment condamnée pour avoir commis des délits en relation avec l'étalonnage et la vérification d'installations de tachygraphes doit avoir fait l'objet d'une réhabilitation complète.

Exigence 6: Lesdits experts doivent avoir suivi avec succès un stage d'introduction d'une durée d'au moins trois jours pour les activités couvertes par l'agrément sous a) du paragraphe 5.2 et d'une durée d'au moins deux jours supplémentaires pour chacune des activités couvertes par les agréments sous b), c) et d) du même paragraphe.

Cette (ces) formation(s) doi(ven)t être dispensée(s) par un fabricant de tachygraphes ou par son mandataire en ce qui concerne la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la mise hors de service et, le cas échéant, la réparation des tachygraphes.^{1 2}

Exigence 7: Les formations doivent être tenues à jour au moins tous les trois ans par deux jours de formation supplémentaires par cas d'agrément. Les certificats de participation aux stages de mise à jour pour les activités couvertes par les agréments sous c) et d) du paragraphe 5.2 doivent être transmis immédiatement à l'autorité mentionnée sous 5.5.

Le contenu et la qualité des prédits cours de formation peuvent être vérifiés lors des audits externes dont mention au chapitre 9.3. La non-conformité du contenu ou de la qualité des cours de formation dispensées selon les règles de l'art en la matière peut être sanctionnée par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément

¹ Les certificats de participation au stage d'introduction sont à joindre à la demande (de renouvellement) d'agrément.

² En principe, l'homologation des experts est limitée à une durée de trois ans; toutefois, elle peut être renouvelée sous condition pour l'expert intéressé de suivre avec succès une formation continue en la matière visée et de demander le renouvellement dans les conditions du paragraphe 5.1.

de l'atelier et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier de(s) (l')expert(s) technicien(s).

Exigence 8: Tout atelier agréé doit désigner un responsable de sécurité.

Exigence 9: Tout atelier agréé doit disposer d'un organigramme de son personnel.

5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements

Exigence 10: Le candidat à l'agrément doit avoir à sa libre disposition un atelier fixe permettant l'accès et l'accueil sécurisé de véhicules aux poids et dimensions usuels dans le domaine.

Exigence 11: En outre, l'atelier du candidat à l'agrément doit être équipé au moins des appareils de contrôle, des installations et des équipements suivants, tous à l'état actuel de la technique:

- a) fosse, pont élévateur, ou rampe d'une limite de charge suffisante;
- b) banc d'essai à rouleaux approprié dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique ou surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique;
- c) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer des vitesses et des longueurs de parcours;
- d) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur „k“) respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“);
- e) installations destinées à prévenir des manipulations abusives: équipement de plombage et marque de scellement³, feuilles de plombage autodestructibles en cas d'enlèvement, sceaux, etc.;
- f) installation de remplissage des pneumatiques munie d'un instrument de mesure de la pression étalonné;
- g) outils et autres instruments de mesure suivant spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes.

Exigence 12: Pour les cas d'agrément sous a) et b) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe analogique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; au minimum, un instrument d'évaluation pour feuilles d'enregistrement avec loupe, un appareil de vérification de l'horloge du tachygraphe et des gabarits de contrôle sont nécessaires.

Exigence 13: Pour les cas d'agrément sous c) et d) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe numérique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; y inclus un équipement approprié permettant en toute sécurité le déchargement, le stockage, la manipulation et la transmission sécurisée au propriétaire des données stockées dans la mémoire du tachygraphe ainsi qu'un coffre-fort de taille suffisante présentant une résistance à l'attaque avec effraction au moins du degré I suivant la norme EN 1143-1, équipé d'une fermeture permettant de retracer les personnes ayant accédé à son intérieur et d'une résistance au feu classifiée au moins S 60 DIS suivant la norme EN 1047-1, ces facultés devant être certifiées par le European Certification Board Security Systems (ECB S) moyennant des plaquettes fixées à l'intérieur, ou tout autre unité de stockage en lieu sûr répondant au moins aux mêmes critères.

³ Une marque de scellement sera attribuée à tout détenteur d'un agrément par le ministre des Transports.

5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément

5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes

Exigence 14: Les interventions sur des tachygraphes sont exclusivement exécutées par des experts techniciens énoncés nominativement dans l'agrément qui mentionne par ailleurs les détails en ce qui concerne le lieu de travail (atelier), l'activité (installation, activation, étalonnage, vérification, réparation, mise hors service) ainsi que les produits visés (marques et types de tachygraphes).

Exigence 15: Toutes les interventions sur des installations de tachygraphe telles que l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service doivent être exécutées suivant les dispositions de la présente annexe.

5.4.2 Maintenance

Exigence 16: Les installations et les équipements dont est question au paragraphe 5.3.3 doivent être maintenus en état réglementaire et leur état technique doit être conforme aux indications de leur constructeur.

En particulier, les équipements dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique doivent fonctionner correctement et dans les tolérances spécifiées. A cette fin, ils doivent être étalonnés suivant les spécifications de leurs fabricants au moins dans les intervalles prescrits par celui-ci et porter un marquage y afférent en cours de validité. Par ailleurs, les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage de ces équipements doivent être archivés pendant une durée de cinq années et tenus à la disposition des auditeurs externes.

5.4.3 Documentation à mettre à disposition

Exigence 17: Afin de servir comme ouvrages de référence aux experts techniciens, la documentation suivante, facilement accessible et dans la version la plus récente, doit être à leur disposition:

- le règlement;
- la présente annexe du règlement;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 6.3 de la présente annexe;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 7 de la présente annexe;
- les procédures de sécurité dont est question au chapitre 8 de la présente annexe;
- manuels techniques et instructions de travail des fabricants de véhicules et de tachygraphes;
- le règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil;
- le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85;
- le règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du

Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

- le règlement (CEE) No 3688/92 de la Commission du 21 décembre 1992 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 2479/95 de la Commission du 25 octobre 1995 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 1056/97 de la Commission du 11 juin 1997 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- la directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 2004/11/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant la directive 92/24/CEE du Conseil relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément

L'Administration des Douanes et Accises est l'autorité compétente pour la réception des ateliers (fixes ou mobiles) à agréer ainsi que pour réceptionner leurs succursales et leurs installations. A cette fin l'Administration des Douanes et Accises procède à un audit initial selon les dispositions du chapitre 9.3. Elle supervise les détenteurs d'un agrément et les contrôle régulièrement.

5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile

Exigence 18: Le détenteur d'un agrément peut à tout moment demander auprès du ministre l'extension de son agrément en faveur d'une succursale lui appartenant ou lui subordonnée ainsi que pour un atelier mobile, sous condition toutefois que toute succursale et tout atelier mobile particulier satisfera aux exigences des paragraphes 5.3.1, 5.3.2 et 5.3.3 et qu'une observation rigoureuse des obligations et conditions du paragraphe 5.4 soit garantie.⁴

5.7 Transfert d'un agrément

Le transfert d'un agrément d'un atelier agréé au profit d'un autre atelier n'est pas autorisé. En cas de changement du propriétaire ou suite à des modifications majeures en ce qui concerne l'infrastructure ou les équipements d'un atelier agréé, l'Administration des Douanes et Accises doit en être informée et celle-ci peut vérifier la conformité des nouvelles conditions de fonctionnement aux dispositions de la présente annexe. Un atelier ne peut sous-traiter aucune des interventions pour lesquelles il est agréé.

⁴ Les ateliers mobiles ne sont pas soumis à l'obligation de la mise à disposition permanente des éléments énumérés au paragraphe 5.3.3, sous condition pour ces éléments de faire l'objet d'un accord contractuel avec le client concerné, garantissant ainsi la libre disponibilité de ces équipements dans les ateliers de celui-ci; en pareils cas, les ateliers clients feront tout comme l'atelier mobile l'objet d'un agrément et d'une surveillance suivant les dispositions du paragraphe 5.5 et seront inclus dans l'agrément administratif.

5.8 Durée de validité de l'agrément

La durée de validité est de trois ans. Elle peut être prolongée pour de nouvelles périodes successives de trois ans sous condition pour l'atelier agréé d'en faire la demande moyennant le formulaire prévu à cette fin en y joignant les preuves de formation continue des experts techniciens. Par ailleurs, le renouvellement de l'agrément dépend du résultat d'un audit de renouvellement suivant les dispositions du chapitre 9.3. que l'Administration des Douanes et Accises est en droit d'exécuter avant tout renouvellement d'un agrément. Cet audit peut être complet ou partiel.

6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes

6.1 Cas de vérifications

Exigence 19: Chacune des manipulations ou circonstances suivantes donne lieu à une vérification:

- a) toute installation suivie, le cas échéant, de l'activation d'un tachygraphe;
- b) toute vérification et toute réparation d'un tachygraphe;
- c) toute inexactitude de l'horloge du tachygraphe supérieure à 20 minutes;
- d) toute modification du coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“);
- e) toute modification de la circonférence effective des pneumatiques (valeur „l“), due à un changement des dimensions des pneumatiques;
- f) expiration d'un délai de deux ans après la dernière vérification;
- g) tout changement du numéro d'immatriculation du véhicule dans le cas d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique.

Au sens de la présente annexe, le cas d'une intervention limitée sur une installation de tachygraphe consiste dans:

- h) tout remplacement de plombages ou de scellements de connexions mécaniques ou électriques d'installations de tachygraphes.

6.2 Etendue de la vérification

6.2.1 Vérifications préliminaires

Exigence 20: Toute vérification d'un tachygraphe selon les dispositions des chapitres 6.2.2 à 6.2.4 doit être précédée par les vérifications suivantes et les résultats de ces vérifications doivent être reportés dans le registre dont question au chapitre 9.1:

- présence et état des plombs ou feuilles de plombage obligatoires, fixées lors de vérifications antérieures;
- concordance entre les informations inscrites sur la plaquette d'installation et les données programmées dans le cas d'un tachygraphe numérique;
- présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe.

Exigence 21: En cas de présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe, outre l'enregistrement de cet état de chose dans le registre dont est question au chapitre 9.1, avant la mise en place de nouveaux plombs, l'Administration des douanes et accises en doit être informée par écrit par un responsable de l'atelier qui indique également à cette administration les numéros d'immatriculation et d'identification (numéro de châssis) du véhicule concerné.

6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))

- a) Vérifier la constante du tachygraphe (valeur „k“) sur la plaque signalétique.

- b) Brancher l'appareil de contrôle décrit au deuxième alinéa sous d) du paragraphe 5.3.3 pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur „k“) respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“).
- c) Faire rouler le véhicule dans les conditions suivantes:⁵
- véhicule non chargé à l'exception du conducteur, en ordre de marche;
 - pneumatiques dans un état réglementaire, remplis à la pression recommandée par le fabricant du véhicule;
 - mouvement rectiligne sur terrain plat à une vitesse approximative de 5 km/h ou sur un banc d'essai à rouleaux à une vitesse de 50 km/h \pm 5 km/h, le cas échéant ces valeurs peuvent être remplacées par des valeurs recommandées par le constructeur du banc d'essai.
- Il peut être dérogé des conditions d'état normal d'un véhicule, tel que visé par le premier et par le troisième tiret, sous condition que l'(es) erreur(s) induite(s) par cette façon de procéder puisse(nt) être compensée(s) en adaptant les valeurs mesurées par voie de calcul (en comparant avec les valeurs et les tableaux de compensation des fabricants de véhicules ou de tachygraphes).
- d) Constaté le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“)⁵.
- [w] = nombre de rotations ou d'impulsions au connecteur du tachygraphe pour 1 kilomètre parcouru.
- e) Ajuster le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) et la constante du tachygraphe (valeur „k“) endéans une plage de tolérances de \pm 2% de façon que l'appareil puisse, après sa mise en place, respecter les valeurs limites⁶; pour des appareils non électroniques, l'ajustement est à réaliser moyennant l'utilisation d'un engrenage tout en vérifiant les valeurs limites précitées.
- f) Le cas échéant, vérifier la bonne installation et le bon fonctionnement de l'arbre de transmission.

6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))

- a) Dans le cas d'un tachygraphe analogique, écrire les données du véhicule ainsi que la date sur une feuille d'enregistrement, munir celle-ci du cachet „Feuille d'essai“ et positionner la feuille d'enregistrement dans l'unité véhicule du tachygraphe.
- b) Vérifier le tachygraphe moyennant un équipement de contrôle étalonné pour surveiller les limites autorisées:⁶
- c) Création d'un „diagramme de référence“:
- viser trois points de référence selon l'indicateur de vitesse (p. ex. 40, 80, 120 km/h pour vitesse maximale de 125 km/h);
 - établir un diagramme de référence (monter momentanément jusqu'à la vitesse maximale, couper le tachygraphe après environ 60 secondes = descente instantanée de la ligne de référence);
 - nouvelle montée jusqu'à vitesse maximale, descendre vitesse par trois paliers d'une durée d'environ 60 secondes chacun;
 - contrôler la feuille d'enregistrement moyennant une loupe ou les données enregistrées sur la carte d'atelier ou sur la carte de conducteur moyennant un équipement adapté.

5 Le véhicule doit rouler sur une surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ou la constante de l'appareil (valeur „k“) ou sur un banc d'essai à rouleaux approprié dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique.

6 Selon le cas, voire l'annexe du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1) ou l'annexe du règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

Remarques:

Au cas où le diagramme de référence obtenu suivant la procédure susnommée serait inexploitable, le tachygraphe doit être remis en bon état par le fabricant ou par un atelier mandaté par lui; la vérification de l'appareil selon le présent paragraphe devant être répétée par la suite.

Le diagramme de référence sert comme preuve des enregistrements réglementaires.

Lors de l'opération d'installation d'un tachygraphe, la vérification suivant le présent paragraphe n'est pas obligatoire au cas où celle-ci aurait déjà été effectuée auparavant par le fabricant du tachygraphe ou par un atelier mandaté, sous condition toutefois que cette vérification date de moins d'une année.

6.2.4 *Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h))*

- a) Mise en place du tachygraphe dans le véhicule et raccordement mécanique et/ou électrique.
- b) Contrôle de fonctionnement, soit moyennant un essai sur route soit moyennant un test sur banc d'essai à rouleaux.
- c) Lors d'une révision d'un tachygraphe installé selon le paragraphe 6.1, alinéas a) à f), le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ajusté est vérifié et inscrit sous la rubrique [w] de la plaquette d'installation; au cas de tachygraphes à ajustement électronique de la constante du tachygraphe (valeur „k“) au coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“), la constante „k“ est vérifiée et inscrite sous la rubrique [w] de la plaquette d'installation.
- d) Tout raccordement mécanique ou électrique démontable doit être protégé contre des interventions abusives (plombages, scellements etc.).⁷
- e) Montage ou renouvellement de la plaquette d'installation suivant le paragraphe 6.4.

6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications

Exigence 22: Les opérations définies au chapitre 6.2 doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. La prédite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

6.4 Plaquette d'installation

6.4.1 *Premier montage et renouvellement*

- Après toute vérification subséquente au montage d'une installation d'un tachygraphe, (selon paragraphe 6.1, cas a)), le véhicule est à pourvoir d'une plaquette d'installation.
- La plaquette d'installation est à remplacer par une nouvelle plaquette suite à toute autre vérification (selon paragraphe 6.1, cas b) à e)), une vérification dans les conditions du point f) du paragraphe 6.1 n'entraînant pas un tel remplacement sous condition qu'aucune autre intervention n'ait été effectuée.
- La plaquette d'installation fait office de certificat pour l'exécution conforme de l'installation ou de la vérification d'un tachygraphe.

6.4.2 *Données sur la plaquette d'installation*

Les données suivantes doivent figurer sur la plaquette d'installation:

- nom et adresse ou logo de l'atelier ou de l'organisme responsable pour la mise en place de la plaquette d'installation;
- date de la vérification;

⁷ Voir annexe du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et annexe du règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

- numéro d'immatriculation ou au moins les 8 derniers caractères alphanumériques du numéro d'identification du véhicule (VIN);
- coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ajusté respectivement constante de l'appareil de contrôle (valeur „k“) ajustée sous la forme „[W] = ... U/km“ ou „[W] = ... Imp/km“;
- Circonférence effective des pneumatiques sous la forme „l = mm“.

6.4.3 Endroit de fixation et plombage

- La plaquette d'installation est à fixer à un endroit bien visible de la cabine de conducteur, de préférence sur le tachygraphe ou le tachymètre;
- la plaquette d'installation est à plomber; l'utilisation d'une feuille de plombage est autorisée.

6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique

Préalablement à toute mise hors service d'un tachygraphe numérique, les données enregistrées dans la mémoire de l'appareil doivent être déchargées en accord avec les dispositions du chapitre 7.1. L'appareil mis hors service doit être retourné soit au propriétaire du véhicule pour une utilisation ultérieure, soit au fabricant de l'appareil ou son mandataire pour une réparation, pour des raisons de garantie ou de mise à la ferraille.

7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique

Les exigences du présent chapitre sont applicables pour les ateliers agréés selon les cas c) et d) du chapitre 5.2.

Exigence 23: Les opérations définies au présent chapitre doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. Ladite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

7.1 Déchargement des données

Exigence 24: Toute mise hors service d'un tachygraphe numérique doit être précédée par un déchargement des données stockées dans la mémoire de celui-ci depuis le dernier déchargement identifiable effectué moyennant une carte d'entreprise. L'atelier agréé doit informer par écrit le détenteur de cette carte du déchargement et tenir à la disposition de celui-ci les données pour une durée d'au moins une année.

Les ateliers agréés sont autorisés à procéder à des déchargements de données au-delà des circonstances dans lesquelles un déchargement est obligatoire (p. ex. en sous-traitance de stockage des données pour des entreprises de transport). Ces déchargements peuvent concerner une partie ou l'intégralité de la mémoire de l'unité véhicule. En pareil cas, toutes les dispositions du présent cahier des charges quant à la sécurité, la traçabilité et les audits sont applicables.

7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées

Exigence 25: Les données déchargées sont à transmettre à l'entreprise de transport appropriée uniquement sur demande écrite de celle-ci. L'entreprise de transport appropriée est celle qui détient la carte d'entreprise avec laquelle l'accès à ces données a été verrouillé. La transmission des données à une troisième partie est uniquement autorisée suite à une autorisation écrite de la prédite entreprise de transport.

Des données plus anciennes peuvent également être restituées aux entreprises de transport appropriées à condition pour celles-ci de les demander par écrit et à condition que ces entreprises soient identifiables comme propriétaires de ces données moyennant leurs cartes d'entreprise.

Exigence 26: L'atelier agréé prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la transmission des données déchargées uniquement aux personnes ou aux organisations autorisées.

Exigence 27: L'atelier agréé transmet à l'entreprise de transport appropriée, ensemble avec les données déchargées, un „Certificat de déchargement et de transmission de données“ suivant le modèle qui suit, dûment rempli et signé par les personnes compétentes.

Certificat sur l'impossibilité* de déchargement et de transmission de données	
Numéro du certificat: _____	
<p>Informations sur le véhicule et l'entreprise de transport:</p> <p><i>Véhicule:</i> Numéro d'immatriculation: Numéro de châssis: Fabricant: Modèle: <i>Entreprise/Organisme de transport:</i> Nom: Adresse: Numéro de carte d'entreprise:</p>	<p>Informations sur l'atelier agréé:</p> <p>Nom: Adresse: Numéro d'agrément: Nom de l'expert technicien: Numéro de carte d'atelier:</p>
<p>Informations sur l'unité véhicule:</p> <p>Fabricant: Modèle: Numéro de série: Année de fabrication: Numéro d'homologation:</p>	<p>Informations sur le téléchargement:</p> <p>Affich. des données à l'écran possible? Oui/Non* Impression des données possible? Oui/Non* Déchargement de données possible? Oui/Non* Si oui, toutes les données? Oui/Non* Si non, pourquoi? Date de déchargement: Date de transmission au demandeur: Moyen de transmission:</p>
<p>Déclaration:</p> <p>Le présent document atteste que la société ou l'organisme de transport identifié ci-dessus a déposé une demande écrite pour le déchargement et la transmission des données enregistrées dans l'unité véhicule identifié ci-dessus.</p> <p>Les données sollicitées ont été déchargées et transmises au demandeur conformément aux dispositions légales en la matière.*</p> <p>Pour des raisons liées à un dysfonctionnement technique, il n'est pas possible de décharger et de transmettre les données sollicitées au demandeur.*</p> <p style="text-align: center;"><i>Nom, prénom et signature de l'expert technicien:</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Nom, prénom et signature du responsable de l'atelier:</i></p> <p>* = biffer ce qui ne convient pas</p>	

Exigence 28: Lors de chaque déchargement de données, l'atelier agréé établit une liste de toutes les opérations de verrouillage et de déverrouillage depuis le dernier déchargement de données des entreprises de transport ayant opéré le véhicule. Cette liste inclut le nom des entreprises de transport, leurs adresses et les numéros des cartes d'entreprise.

Exigence 29: Le transfert des données déchargées vers l'entreprise de transport appropriée doit se faire moyennant une des méthodes suivantes:

- remise au conducteur du véhicule ou à un autre messenger d'un disque CD/DVD ou d'un autre support informatique contenant les données encryptées;
- envoi des données encryptées par courrier électronique ou par d'autres moyens basés sur la technologie de l'internet;
- envoi d'un disque CD/DVD ou autre support informatique contenant les données encryptées par lettre recommandée contre accusé de réception.

7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées

Exigence 30: Le déchargement et le stockage des données ne doit en rien affecter les mécanismes de sécurité qui protègent leur intégrité et leur authenticité. Par ailleurs, les signatures/certificats numériques associés aux données doivent faire partie intégrante des sauvegardes qui doivent être effectuées en conformité à la *loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel*.

Exigence 31: L'atelier agréé doit tenir les données déchargées à disposition des agents et fonctionnaires des organismes de contrôle compétents. (voir chapitre 9.3)

7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique

Exigence 32: Afin de préserver l'intégrité et l'authenticité des données déchargées (voir chapitre 7.3) seuls des équipements intelligents dédiés (IDE) à des moyens de sauvegarde externes appropriés ou approuvés sont autorisés. Ces équipements doivent être protégés contre une utilisation non autorisée moyennant des mécanismes d'identification personnelle (p. ex.: code secret personnel). Il en est de même pour chaque ordinateur par l'intermédiaire duquel l'accès aux données des tachygraphes est possible. La transmission électronique des données doit se faire moyennant des envois sécurisés (SSL, SMIME, ...). Les équipements susmentionnés doivent être équipés de lecteurs de carte.

7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données

Exigence 33: Au cas où le dysfonctionnement d'un tachygraphe numérique ne permettrait pas le déchargement complet des données enregistrées, le „Certificat de déchargement et de transmission de données“ dont question au chapitre 7.2 est à remplir comme „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“.

Au cas où le dysfonctionnement susmentionné ne permettrait aucun déchargement, le „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ est à transmettre au dernier utilisateur du véhicule.

Au cas où la dernière entreprise ayant opéré le véhicule peut être identifiée mais les données ne peuvent être déchargées que partiellement, le „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ est à transmettre à cette entreprise et les données déchargées sont à stocker suivant les dispositions du chapitre 7.3.

Au cas où l'utilisation future de l'unité véhicule serait exclue, les dispositions du chapitre 7.2 sont applicables et un éventuel „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ est à transmettre à l'entreprise qui détient l'appareil.

8 Sécurité des ateliers

Le responsable pour la sécurité de l'atelier est en charge du respect de toutes les exigences du présent chapitre.

Exigence 34: A cette fin, il est responsable pour la rédaction et la mise à jour de procédures écrites y afférentes. Par ailleurs, il doit s'assurer que ces procédures et leurs mises à jour sont diffusées aux experts techniciens et que leur contenu est compris par ceux-ci.

Exigence 35: L'atelier agréé doit disposer d'une zone de sécurité non accessible au public. Cette zone doit être marquée bien visiblement.

Exigence 36: L'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et les tachygraphes numériques en attente d'installation sur des véhicules doivent se trouver dans la zone de sécurité.

8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation

Exigence 37: Les plombs, les marques de scellements, les poinçons pour les réaliser, les feuilles de plombage, les plaquettes d'installation et les moyens à les réaliser doivent être stockés dans l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3.

8.2 Les cartes d'atelier

Tout atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2 doit garantir le respect des dispositions qui suivent:

8.2.1 Responsabilités des experts techniciens

Exigence 38: Tout expert technicien détenteur d'une carte d'atelier doit s'engager par écrit à:

- ne jamais mettre sa carte à la disposition d'une autre personne;
- ne jamais communiquer le code d'identification personnel de sa carte⁸;
- décharger régulièrement la mémoire de sa carte avant que des données stockées ne soient perdues;
- signaler immédiatement toute perte, tout vol ou tout dysfonctionnement de sa carte au responsable de sécurité;
- remettre en temps utile au responsable de sécurité toute carte venant à échéance ou présentant une défectuosité en vue du renouvellement ou du remplacement;
- remettre au responsable de sécurité sa carte au cas où il met fin à sa relation de travail avec l'atelier agréé;
- informer sans délai le responsable de sécurité en cas de soupçon d'une utilisation illicite de sa carte d'atelier et de son code d'utilisation personnel;
- confier sa carte d'atelier au responsable de sécurité à la fin de chaque période journalière de travail.

Des dérogations à cette dernière disposition sont autorisées si d'autres conditions de sécurité équivalentes sont prévues.

Un expert technicien est tenu responsable de toutes les activités exercées par l'intermédiaire de sa carte d'atelier; cette dernière disposition est également valable pour des actions effectuées par un apprenti en formation sous sa surveillance.

8.2.2 Responsabilités de l'atelier

Exigence 39: L'atelier agréé demande l'obtention d'une carte d'atelier pour chaque expert technicien.

⁸ Une carte d'atelier est invalidée de façon définitive par une quintuple entrée consécutive erronée du code d'identification personnel et doit être remplacée par la SNCT.

- Exigence 40:* Toute carte d'atelier en cours de validité doit être mise à la disposition des agents de l'Administration des Douanes et Accises sur leur demande lors des audits dont est fait mention au chapitre 9.3.
- Exigence 41:* Toute carte d'atelier hors d'utilisation doit être stockée dans l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et aucune carte ne doit quitter les locaux de l'atelier agréé sauf pour des essais du tachygraphe sur route.
- Exigence 42:* L'atelier agréé s'assure qu'aucun expert technicien n'utilise la carte d'atelier émise au nom d'un autre expert technicien.
- Exigence 43:* L'atelier agréé supporte les experts techniciens dans leurs efforts à garder leur code d'identification personnel au secret.
- Exigence 44:* L'atelier veille que les données relatives aux interventions effectuées moyennant les cartes d'atelier sont déchargées de la mémoire des cartes avant que des données y stockées soient perdues.
- Exigence 45:* L'atelier agréé possède et tient à jour des procédures écrites concernant l'accès, l'organisation et les responsabilités liés à l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et à la zone de sécurité et en informe son personnel.
- Exigence 46:* Le responsable pour la sécurité de l'atelier doit récupérer les cartes d'atelier venant à échéance ou présentant une défektivité qu'il restitue à la SNCT en tant qu'organisme responsable pour l'émission des cartes de tachygraphe en vue de leur renouvellement ou leur remplacement. Il en est de même pour les cartes d'atelier des experts techniciens ayant quitté l'atelier agréé. Le responsable de sécurité informe immédiatement la SNCT de chaque carte d'atelier perdue ou volée. L'atelier agréé peut être tenu responsable des conséquences d'éventuelles interventions frauduleuses effectuées entre la perte ou le vol de la carte et le moment de la déclaration de ce vol ou de cette perte à la SNCT.

8.3 Les données

- Exigence 47:* Les équipements permettant l'accès aux données déchargées et stockées suivant les dispositions du chapitre 7.3 doivent se trouver dans la zone de sécurité.
- Exigence 48:* Un relevé tenu à jour énonçant le personnel de l'atelier agréé ayant accès aux données déchargées et sauvegardées doit exister.

9 Traçabilité, audits internes et externes

9.1 Traçabilité

- Exigence 49:* Un registre permettant le retraçage chronologique de chaque opération de vérification, d'étalonnage, de réparation et de mise hors service des tachygraphes est à tenir à jour et à soumettre aux agents de l'Administration des Douanes et Accises à la demande de ceux-ci.
- Exigence 50:* Ledit registre doit, pour chaque intervention, inclure les informations suivantes:
- genre de l'intervention (installation, étalonnage, vérification, réparation ou mise hors service);
 - date et résultat de l'intervention;
 - numéros d'immatriculation (VRN) et d'identification (VIN) du véhicule;
 - fabricant du véhicule;
 - propriétaire ou détenteur du véhicule;
 - date de la dernière vérification de l'installation de tachygraphe;
 - coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) respectivement constante du tachygraphe (valeur „k“) du véhicule;
 - circonférence effective des pneumatiques du véhicule;
 - indications permettant l'identification sans équivoque du tachygraphe (fabricant, marque, numéro de série, etc.);

- nom(s) du ou des expert(s) technicien(s) ayant procédé à l'intervention.

9.2 Audits internes

Exigence 51: La direction de l'atelier agréé procède ou fait procéder par un organisme externe au moins annuellement à des audits des enregistrements du registre dont question au chapitre 9.1 afin de vérifier l'exactitude de celui-ci. Par ailleurs, dans le cas d'un atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2, lors de cet audit, la conformité de la sauvegarde et de la sauvegarde de sécurité des données déchargées est vérifiée. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

Exigence 52: La direction de l'atelier agréé procède régulièrement à des audits de la qualité des interventions effectuées par l'atelier. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

9.3 Audits externes

En vue de l'exécution des tâches qui lui incombent suivant les dispositions des chapitres 5.5 et 5.8, l'Administration des Douanes et Accises procède à des audits auprès des ateliers agréés.

Exigence 53: Pour l'exécution de ces audits, l'accès pendant les horaires de travail au terrain, à l'atelier, ainsi qu'aux bancs d'essai et aux localités de bureaux y inclus la zone de sécurité est à accorder aux agents de l'Administration des Douanes et Accises et à ses experts.

Exigence 54: Lors de ces audits, l'Administration des Douanes et Accises et ses experts sont en droit de se faire produire et d'enregistrer notamment les données suivantes:

- nom(s) et prénom(s) des dirigeants et du responsable de sécurité de l'atelier;
- marques et types des installations, outils et équipements agréés;
- enregistrements des opérations d'étalonnage et de maintenance telles que spécifiées au chapitre 5.4.2;
- nom(s) et prénom(s) des experts techniciens de l'atelier;
- détails de la formation de base et de la formation professionnelle continue des experts techniciens;
- le cas échéant, détails des cartes d'atelier émises au nom de l'atelier et des experts techniciens autorisés à utiliser ces cartes;
- le registre dont est fait mention au chapitre 9.1;
- le résultat des audits internes dont est fait mention au chapitre 9.2.

10 Dispositions générales

10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données

Exigence 55: Les enregistrements ainsi que les données et sauvegardes de données suivantes doivent être stockés dans l'armoire antieffraction et anti-incendie dont mention au chapitre 5.3.3 pour les durées suivantes:

- les données déchargées en vertu des dispositions du chapitre 7.1 ainsi qu'une copie de sauvegarde de ces données pour la durée d'une année;
- les notifications écrites aux entreprises dont mention au chapitre 7.1 pour la durée d'une année;
- les autorisations de transmission de données à des tierces parties dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- une copie de chaque „Certificat de déchargement et de transmission de données“ et de chaque „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ délivré ainsi que les détails de la carte d'entreprise de l'entreprise à laquelle les données ont été transmises pour la durée de deux années;

- les listes témoignant des opérations de verrouillage et de déverrouillage dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- date, méthode et preuve de transmission (p. ex.: accusé de réception postale ou du messenger ou reçu par courrier électronique) des données déchargées et transmises pour la durée d'une année;
- les données déchargées des cartes d'atelier relatives aux interventions effectuées pour une durée de trois ans;
- le relevé dont mention au chapitre 8.3 pour une durée de cinq ans;
- le registre dont mention au chapitre 9.1 pour une durée de cinq ans;
- les résultats des audits dont mention au chapitre 9.2 pour une durée de cinq ans;
- les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage des équipements dont mention au chapitre 5.4.2 pour une durée de cinq ans;
- les avis des fabricants de tachygraphes et de véhicules dont mention au chapitre 10.5 pour une durée de dix ans.

Lesdits enregistrements et données doivent être tenus à la disposition des auditeurs externes.

10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère

Exigence 56: Au Luxembourg, les interventions effectuées dans le cadre des cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doivent être effectuées moyennant des cartes d'atelier émises par la SNCT. Aucune intervention effectuée moyennant une carte d'atelier émise par une autorité étrangère est autorisée.

10.3 Documents affichés

Exigence 57: Tout atelier agréé doit afficher les documents ou une copie des documents tenus à jour suivants:

- l'agrément émis par le ministre y inclus les noms des experts techniques;
- l'organigramme dont est fait mention au chapitre 5.3.2;
- certificats ou autorisations émanant du demandeur d'agrément, témoignant des liens de celui-ci avec l'atelier agréé;
- tout autre document éventuel attestant la certification ou l'accréditation de l'atelier agréé suivant une norme d'assurance qualité (p. ex.: ISO 9000ff, ISO 17020, etc.).

Le tableau d'affichage doit se trouver à un endroit protégé contre les intempéries et des encrassements de façon bien visible pour des visiteurs intéressés. En outre, il doit de par sa conception prévenir l'enlèvement non autorisé des documents ou copies des documents affichés.

10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers

Exigence 58: Sans préjudice des dispositions qui précèdent, tout atelier agréé pour le cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doit être en mesure d'effectuer sur tout type et tout modèle de tachygraphe numérique, indépendamment du fabricant de l'appareil, les interventions et opérations suivantes:

- installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service;
- mise en place d'une plaquette d'installation;
- plombage;
- déchargement et manipulation sécurisée des données enregistrées dans la mémoire de l'appareil;
- l'émission soit d'un „Certificat de déchargement et de transmission de données“, soit d'un „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“.

10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique

Dans le cas de l'installation d'un tachygraphe numérique sur un véhicule précédemment équipé d'un tachygraphe analogique, l'atelier agréé est responsable du bon fonctionnement de toutes les fonctionnalités du véhicule pouvant être affectées par ce remplacement.

Exigence 59: En particulier l'atelier agréé doit documenter la compatibilité technique entre le nouveau tachygraphe et le véhicule en question moyennant les avis écrits qu'il doit solliciter aussi bien auprès du fabricant du tachygraphe qu'auprès du fabricant du véhicule.

10.6 Infractions

Des infractions contre les dispositions légales et réglementaires de la présente annexe peuvent être sanctionnées par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément de l'atelier comportant la confiscation des marques de scellement et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier.

Entre autres, un ou plusieurs des faits suivants constatés sont considérés comme constituant une infraction aux règles précitées:

- défaillance(s) par rapport aux critères de l'agrément;
- qualité du travail effectué par l'atelier en dessous d'un niveau acceptable pendant une période prolongée;
- défaillances ou activités criminelles mettant en péril l'intégrité du système d'enregistrement des temps de conduite et de repos des conducteurs;
- déclarations erronées ou enregistrements falsifiés dans le but d'obtenir ou de maintenir l'agrément de l'atelier;
- tentatives visant à compromettre les éléments de sécurité des tachygraphes numériques.

*

ANNEXE II

N. Règlement grand-ducal du ... 2010 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
A	Equipage:				
01	Non-respect de l'âge minimal des receveurs – Règlement (CE) No 561/2006: art. 5.1. – AETR: art. 5				250
B	Durées de conduite:				
01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 9h < ... < 10h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 11h < ... < 12h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 56h < ... < 60h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				145
08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 60h < ... < 70h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives – 90h < ... < 100h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				145
11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives — 100h < ... < 112h30 – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				250
C	Pauses:				
01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 4h30 < ... < 5h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				145
02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 5h < ... < 6h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				250
D	Temps de repos:				
01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 8h30 < ... < 10h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée – 8h < ... < 9h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée – 7h < ... < 8h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3h + (8h < ... < 9h) – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2.				145
07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h – 7h < ... < 8h – AETR: art. 8.1.				145
08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3h + (7h < ... < 8h) – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2.				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.1.				250
10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 8h < ... < 9h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.5.				145
10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 7 h < ... < 8h – AETR: art. 8.2.				145
11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 7h < ... < 8h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.5.				250
11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.2.				250
13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 22h < ... < 24h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6.				145
13a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 33h < ... < 36h – AETR: art. 8.3.				145
13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 22h < ... < 24h – AETR: art. 8.3.				145
14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 20h < ... < 22h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6.				250
14a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 30h < ... < 33h – AETR: art. 8.3.				250
14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 20h < ... < 22h – AETR: art. 8.3.				250
16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 42h < ... < 45h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				145
17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 36h < ... < 42h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				250

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
G	Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement:				
03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				145
11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				145
13	Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				250
16	Retrait non autorisé de feuilles ou de cartes de conducteur sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
17	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				145
H	Indications à saisir:				
03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5bis. – AETR: art. 12.5bis. de l'annexe				145
K	Panne:				
02	Pas réparée en cours de route – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 16.1. – AETR: art. 13.1. de l'annexe				250
L	Saisie manuelle sur les sorties imprimées:				
03	Pas de signature sur la feuille provisoire – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 16.2. – AETR: art. 13.2. de l'annexe				250

*

ANNEXE III

O. Règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres

<i>Référ. aux articles</i>	<i>Nature de l'infraction</i>	<i>Montant de la taxe</i>			
		<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
6					
-01	Défaut d'avoir une copie conforme de la licence communautaire valable à bord du véhicule				250
-02	Défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg				250
-03	Présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues				250
-04	Défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable				250

6112/08

N° 6112⁸**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(8.4.2011)

Par dépêche du 11 février 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat d'une série d'amendements, ainsi que d'une version coordonnée du projet de règlement grand-ducal sous rubrique, élaborés par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Au texte des amendements est joint un commentaire.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Le Conseil d'Etat constate que le Gouvernement a suivi la majeure partie de ses recommandations, de sorte qu'il limitera son avis complémentaire aux amendements requérant une observation particulière de sa part.

Article 3

Au vu des explications fournies par les auteurs du projet sous examen concernant l'installation des tachygraphes dans les voitures d'écolage, le Conseil d'Etat peut marquer son accord au texte proposé.

Le Conseil d'Etat est d'accord à ce qu'une exception spéciale soit par ailleurs ajoutée dans l'intérêt du transport des produits laitiers, la possibilité d'une telle exception étant expressément prévue par l'article 13, paragraphe 1er, lettre l, du règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil.

Article 5

Les observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 16 juillet 2010 avaient trait à une question d'opportunité que le Gouvernement apprécie de façon différente. Le Conseil d'Etat n'insiste pas.

Il convient toutefois de remplacer la double conjonction „et/ou“ par celle plus appropriée de „ou“ au paragraphe 2.

Article 13

Le Conseil d'Etat maintient la position développée dans son avis du 16 juillet 2010. En effet, l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 limite la possibilité d'infliger des avertissements taxés en cas de contravention à l'article 7 de la même loi qui renvoie de son côté aux articles 1er, 3, 4 et 5. Aucune référence n'est faite à l'article 4bis, paragraphe 6 de la loi précitée qui, aux yeux du Conseil d'Etat, constitue la seule base légale possible pour envisager la disposition sous avis.

Article 16

Le Conseil d'Etat renvoie à ses développements figurant à l'article 13 ci-avant, et estime que l'article 15 ne saurait pas constituer une base légale pour la disposition sous revue.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 avril 2011.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

6112/09

N° 6112⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Prise de position du Gouvernement</i>	
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (21.4.2011).....	2
2) Prise de position du Gouvernement	2
3) Texte coordonné.....	4

*

**DEPECHE DE LA MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(21.4.2011)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe la prise de position du Ministre du Développement durable et des Infrastructures sur les observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 8 avril 2011 relatif au projet de règlement grand-ducal en question ainsi qu'un texte coordonné afférent.

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

*La Ministre aux Relations
avec le Parlement,*
Octavie MODERT

*

PRISE DE POSITION DU GOUVERNEMENT

Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 16 juillet 2010, le Gouvernement avait procédé à un certain nombre d'amendements suivant pour la plupart les recommandations du Conseil d'Etat. L'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 8 avril 2011 se limite par conséquent aux points pour lesquels le Conseil d'Etat estime une observation nécessaire.

A ce sujet, je voudrais faire les observations suivantes:

Article 3

Le Conseil d'Etat marque son accord avec les dispositions proposées.

Article 5

Le Conseil d'Etat dit avoir vu une opportunité qu'il avait apprécié différemment que le Gouvernement, mais n'insiste pas sur sa proposition formulée dans son avis du 16 juillet 2010.

Concernant le paragraphe 2, le Gouvernement suit le Conseil d'Etat dans sa proposition de remplacer la double conjonction „et/ou“ par „ou“.

Article 13

En ce qui concerne l'introduction d'avertissements taxés en matière de législation sur les transports routiers, le Gouvernement ne suit pas le raisonnement du Conseil d'Etat que l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques limiterait la possibilité de décerner des avertissements taxés aux seuls cas de contraventions prévus à l'article 7 de cette loi.

Le deuxième alinéa de l'article 15 est complémentaire au premier alinéa et non pas un cas spécifique de celui-ci, ce qui ressort d'ailleurs aussi du mot „également“ en début de phrase.

La position du Conseil d'Etat est d'autant plus incompréhensible que ce deuxième alinéa a été introduit, dans sa teneur actuelle, justement sur proposition du Conseil d'Etat afin „de préciser l'étendue du droit de dresser des avertissements taxés que les auteurs entendent conférer aux fonctionnaires habilités de l'Administration des douanes et accises“ (doc. parl. 5366³; avis complémentaire du Conseil d'Etat du 6 mars 2007, cf. article XX).

A la même occasion, le Conseil d'Etat a proposé la „notion vague“ de „législation sur les transports routiers“ qui ne se limite nullement aux seules matières de tachygraphes et de temps de conduite et périodes de repos dont question à l'article 4bis, paragraphe 6.

Dans ses rapports du 25 avril 2007 et du 3 juillet 2007 (doc. parl. 5366⁴ et 5366⁹), la Commission des Transports de la Chambre des Députés a d'ailleurs fait sienne la proposition du Conseil d'Etat afin de mieux distinguer les dispositions relatives aux avertissements taxés de celles relatives aux procès-verbaux.

Dans son deuxième avis complémentaire du 22 mai 2007 (doc. parl. 5366⁶), le Conseil d'Etat confirme dans son commentaire relatif à l'amendement 2 que „la base légale du pouvoir de décerner des avertissements taxés est l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955“ pour faire ensuite la distinction entre l'alinéa 1 (Police grand-ducale) et l'alinéa 2 (agents des Douanes).

Le Conseil d'Etat semble donc se contredire lui-même en s'opposant maintenant à l'introduction d'avertissements taxés en matière de législation sur les transports routiers pour la raison que la base légale serait l'article 4bis, paragraphe 6, de la loi modifiée du 14 février 1955 qui ne prévoit pas la possibilité de décerner des avertissements taxés.

De ce qui précède, le Gouvernement reste de l'avis que le deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 contient la base légale nécessaire pour introduire des avertissements taxés en matière de législation sur les transports routiers, tout en étant conscient que cette disposition doit être modifiée afin de permettre également aux agents de la Police grand-ducale de décerner des avertissements taxés en matière de législation sur les transports routiers. A ce sujet, il convient de préciser que ces travaux ont déjà été engagés.

Article 16

Le Gouvernement renvoie à son raisonnement développé ci-avant en ce qui concerne l'article 13.

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

- a) **concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions**
- 1) **du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et**
 - 2) **du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et**
- b) **modifiant**
- 1) **le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,**
 - 2) **le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et**
 - 3) **règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs**

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

Vu le règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil;

Vu le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement (CE) No 581/2010 de la Commission du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur;

Vu le règlement (CEE) No 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules;

Vu la loi modifiée du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises;

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers et de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1 – Compétences, principes et champ d'application

Art. 1er. 1. L'autorité compétente au sens du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre qui a les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.

2. En application de l'article 14 du règlement (CE) No 561/2006 précité, le ministre peut accorder une dérogation aux articles 6 à 9 du règlement (CE) No 561/2006 précité pour des transports effectués dans des circonstances exceptionnelles.

L'autorisation de dérogation doit mentionner obligatoirement les circonstances exceptionnelles, les catégories de véhicules visées et la période pour laquelle la dérogation est accordée.

En vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, l'autorisation de dérogation peut prévoir que les transports visés peuvent être effectués au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe ou que le tachygraphe ne doit pas être utilisé.

L'autorisation de dérogation ne peut entrer en vigueur qu'après avoir été approuvée par la Commission européenne, sauf en cas d'urgence dans quel cas l'urgence doit obligatoirement être mentionnée dans l'autorisation de dérogation dont la durée ne peut alors dépasser trente jours.

Art. 2. Outre les véhicules visés par le premier paragraphe de l'article 3, les véhicules visés par l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, désigné ci-après par tachygraphe, sont ceux mentionnés à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) No 3821/85 précité ainsi que ceux effectuant des transports internationaux en conformité avec les dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970 tel qu'approuvé par la loi du 6 mai 1974.

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I B de ce règlement est désigné ci-après tachygraphe numérique.

Les véhicules visés au premier alinéa et immatriculés pour la première fois avant le 1er mai 2006 doivent être équipés soit d'un tachygraphe analogique, soit d'un tachygraphe numérique; ceux immatriculés pour la première fois à partir du 1er mai 2006 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique.

Tout tachygraphe doit être étalonné et vérifié conformément au règlement (CEE) No 3821/85 précité. Cette obligation vaut également pour les véhicules non visés par le premier alinéa, pour autant qu'ils sont équipés d'un tachygraphe.

L'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire conformément aux dispositions des règlements (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85 précités ainsi que du présent règlement.

Par dérogation à l'alinéa précédant, pour tout transport effectué sous le couvert de l'AETR précité, l'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire selon les dispositions de l'AETR.

Ces obligations d'utilisation engagent tant le conducteur que le propriétaire ou détenteur du véhicule.

Les feuilles d'enregistrement et le papier en continu doivent correspondre respectivement à l'annexe I ou à l'annexe I B du règlement (CEE) No 3821/85 précité.

Art. 3. 1. En application de l'article 3, paragraphe 4, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, les véhicules suivants doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg:

- a) les autobus et les autocars;
- b) les véhicules équipés en dépanneuse et les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés.

Les articles 6 à 9 du règlement (CE) No 561/2006 précité s'appliquent aux transports nationaux effectués par les véhicules cités à l'alinéa précédent.

2. En application de l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants:

- a) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
- b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:
 - par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou
 - pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, les véhicules cités sous a), b), d) et e) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Art. 4. La Société Nationale de Contrôle Technique, désignée ci-après par le sigle SNCT, est chargée de l'émission et de la délivrance des cartes de tachygraphe définies à l'article 7. Cette tâche comporte notamment:

- a) la vérification fiable et sans équivoque de l'identité du titulaire de chaque carte;
- b) l'émission, le renouvellement, le remplacement et l'échange de cartes;
- c) la personnalisation des cartes, la génération de leurs certificats électroniques et l'intégration sécurisée de ceux-ci dans les cartes;
- d) la mise à jour de la base de données des cartes délivrées, de leurs titulaires et de leurs certificats électroniques;
- e) la délivrance sécurisée des cartes et, le cas échéant, du code d'identification personnel requis pour l'accès à la carte;
- f) l'échange des informations inhérentes à l'émission, au renouvellement, au remplacement et à l'échange des cartes avec les autorités compétentes étrangères, y inclus les informations relatives aux déclarations de perte, de vol ou de mauvais fonctionnement de cartes émises soit par la SNCT, soit par des autorités étrangères;
- g) la définition et la publication des lignes de conduite applicables au processus de génération des certificats électroniques, en accord avec les lignes de conduites émises, sous la responsabilité de la Commission Européenne, par l'organisme de certification européen.

Les tâches désignées sous c) sont susceptibles d'être sous-traitées.

Les données à fournir suivant les dispositions des articles 8 à 11 en vue de l'obtention au Grand-Duché de Luxembourg des cartes de tachygraphe dont question à l'article 7 sont traitées et enregistrées notamment sous forme électronique par la SNCT et tenues à la disposition de l'Administration des douanes et accises, de la Police grand-ducale, de l'Inspection du travail et des mines ainsi que des autorités compétentes de délivrance et de contrôle routier des autres Etats membres de l'Espace Economique Européen, de la Suisse ainsi que de ceux étant partie à l'AETR précité.

Art. 5. 1. En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers visés au deuxième alinéa de l'article 1er conformément aux dispositions de l'annexe. Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes.

La décision du ministre sur l'agrément d'un atelier de tachygraphe intervient après instruction de la demande afférente par l'Administration des douanes et accises.

Le ministre attribue à chaque atelier agréé une marque particulière, à apposer sur les scelllements que l'atelier en question effectuera sur des installations de tachygraphes. La marque est constituée par la lettre latine „L“, suivie d'un numéro d'ordre composé de trois chiffres arabes.

2. L'Administration des douanes et accises est chargée de la surveillance de l'activité des ateliers de tachygraphes agréés. Dans ce contexte, elle procède à au moins un audit par année de chacun de ces ateliers et elle adresse au ministre un rapport sur les audits effectués.

Tout manquement d'un atelier agréé aux dispositions en vigueur qui lui sont applicables peut entraîner le retrait temporaire ou définitif par le ministre de l'agrément de l'atelier et/ou de la carte de tachygraphe du technicien responsable du manquement en question.

3. Seuls les ateliers agréés suivant les dispositions de l'annexe du présent règlement sont autorisés à effectuer les opérations liées à l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes.

Art. 6. La Société Nationale de Certification et d'Homologation, désignée ci-après par le sigle SNCH, est chargée des travaux d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe prévus à l'article 5 du règlement (CEE) No 3821/85 précité. A cette fin, elle procède ou fait procéder aux essais et constatations requis, tout en prenant, en cas de besoin, recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins, sur sa proposition, par le ministre en raison de leur compétence en matière d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement ou des cartes de tachygraphes précités.

Les modalités applicables à l'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe sont celles visées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues.

Chapitre 2 – Les cartes de tachygraphe

Art. 7. Les cartes de tachygraphe requises en relation avec la mise en service et l'utilisation de tachygraphes numériques comportent les quatre modèles suivants:

- la carte de conducteur;
- la carte d'entreprise;
- la carte de contrôle;
- la carte d'atelier.

Tout conducteur soumis à l'obligation d'utiliser un tachygraphe numérique doit être titulaire d'une carte de conducteur. Nul conducteur ne peut détenir plus d'une telle carte en cours de validité.

Tout propriétaire ou détenteur d'au moins un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe numérique doit être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Lorsqu'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est donné en location, l'obligation de détenir une carte d'entreprise engage tant le propriétaire ou détenteur du véhicule que son locataire.

La carte de contrôle est réservée aux fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises ainsi qu'aux fonctionnaires et agents de l'Inspection du travail et des mines.

La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés visés à l'article 1er ainsi qu'à la SNCT.

Toute carte de tachygraphe porte notamment les dates de début et d'échéance de sa validité, un numéro d'ordre ainsi que les noms et prénoms, la photographie et la signature du titulaire. Pour la carte d'entreprise, les coordonnées personnelles et la photographie du titulaire sont remplacées par le nom et l'adresse de l'entreprise ou de l'organisme titulaire de la carte en question.

A l'exception des cartes de contrôle, la délivrance des cartes de tachygraphe à leurs titulaires est conditionnée par le paiement préalable d'une taxe de mise à disposition de 74 euros, à percevoir par la SNCT. Les modes de paiement sont fixés par le ministre.

Toute demande en obtention d'une carte de tachygraphe, accompagnée des pièces requises, doit être adressée à la SNCT, soit sous pli recommandé, soit par remise en mains propres contre accusé de réception.

La première délivrance de toute carte de tachygraphe personnalisée requiert l'identification préalable et sans équivoque de son titulaire.

Des cartes de tachygraphe peuvent également être délivrées aux fabricants de tachygraphes numériques établis dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse. La demande doit mentionner les nom et adresse du fabricant et être appuyée par une copie certifiée conforme à l'original d'un document d'identité du mandataire du fabricant ainsi que d'un extrait du Registre du Commerce ou, s'il s'agit d'un fabricant étranger, d'un document en tenant lieu.

Les cartes de tachygraphe délivrées à des fabricants de tachygraphes ne peuvent être utilisées que pour des essais techniques. Les données administratives utilisées pour l'établissement de ces cartes sont fournies par les fabricants de tachygraphes sous leur responsabilité et peuvent être des données fictives. Par dérogation à l'alinéa 7, la taxe de mise à disposition de toute carte délivrée à un fabricant de tachygraphe est basée sur le coût de revient de cette carte.

Art. 8. 1. En vue de l'obtention d'une carte de conducteur, l'intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande portant sa signature et indiquant notamment ses noms et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du requérant, en cours de validité;
- 2) une copie du permis de conduire du requérant, valable pour la conduite d'un véhicule tombant sous l'application du présent règlement;
- 3) une déclaration de l'intéressé attestant qu'il n'est pas encore ni déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, ayant été émise par une autorité étrangère;
- 4) deux photographies récentes identiques, établies sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête de l'intéressé – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur;

5) un certificat de résidence datant de moins d'un mois, attestant que l'intéressé a sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg.

La durée de validité maximale d'une carte de conducteur est de cinq ans.

2. Une carte de conducteur peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le titulaire d'en présenter la demande au moins 15 jours ouvrables avant l'expiration de la carte à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte de conducteur intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

Le titulaire doit conserver l'ancienne carte pendant au moins un mois après son expiration. Il est par ailleurs tenu de décharger les données y mémorisées suivant les modalités du paragraphe 1 de l'article 12 du présent règlement.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de conducteur peut être remplacée. Dans le cas de perte ou de vol, le titulaire est obligé de déclarer immédiatement cette perte ou ce vol aussi bien à une autorité compétente du pays où la perte ou le vol ont été constatés qu'à la SNCT à laquelle il doit présenter par ailleurs dans les sept jours de calendrier, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif du remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de conducteur se fait selon les modalités du paragraphe 2. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, le titulaire de la carte n'est pas tenu par l'obligation de décharger les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Si la carte à remplacer a été établie par une autorité compétente étrangère, il est procédé selon les modalités du paragraphe 1.

4. Une carte de conducteur peut être échangée à la demande de son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de conducteur peut également être échangée à la demande de son titulaire lorsqu'elle a été émise par une autorité compétente étrangère et que le titulaire a transféré sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg. En vue de cet échange, les conditions du paragraphe 1 sont applicables et la carte est délivrée contre remise de la carte à échanger.

Art. 9. 1. En vue de l'obtention d'une carte d'entreprise, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée et indiquant le nom et le numéro d'identité national de l'entreprise ou de l'organisme.

La demande doit être appuyée par une copie d'un document d'identité du mandataire de l'entreprise ou de l'organisme, en cours de validité.

La durée de validité maximale d'une carte d'entreprise est de cinq ans.

2. Une carte d'entreprise peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte d'entreprise intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou de modification de données administratives, une carte d'entreprise peut également être renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Dans ce cas, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire concerné est obligé

de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de renouvellement sollicité ainsi que, le cas échéant, la carte endommagée ou à échanger. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander à l'entreprise ou l'organisme titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Art. 10. 1. En vue de l'obtention d'une carte de contrôle, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est tenu de présenter à la SNCT une demande indiquant les noms, prénoms et fonctions des candidats-titulaires retenus à cet effet et accompagnée pour chaque candidat-titulaire d'un spécimen de sa signature ainsi que d'une photographie récente, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur.

La durée de validité maximale d'une carte de contrôle est de cinq ans.

2. Une carte de contrôle peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs de cinq ans, à condition pour l'administration concernée d'en présenter la demande à la SNCT selon les modalités du premier alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement de la carte de contrôle intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de contrôle peut être remplacée. Dans ce cas, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est obligé de présenter, ensemble avec la demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au directeur général de la Police grand-ducale, au directeur de l'Administration des douanes et accises ou au directeur de l'Inspection du travail et des mines des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de contrôle se fait selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse. Si en application de cette disposition la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2.

4. Une carte de contrôle peut être échangée à la demande de l'administration concernée, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 3.

5. La cessation des fonctions donnant droit à une carte de contrôle comporte l'obligation pour son titulaire de restituer la carte sans délai au directeur de l'administration dont il dépend ou dont il a dépendu, ledit directeur devant restituer la carte sans délai à la SNCT.

Art. 11. 1. Les cartes d'atelier sont uniquement délivrées aux ateliers agréés conformément à l'annexe IB du règlement (CEE) No 3821/85 précité et qui, sauf dans des cas dûment motivés, ne sont pas éligibles pour une carte d'entreprise ou dont les autres activités professionnelles ne sont pas de nature à compromettre la sécurité globale du système.

2. En vue de l'obtention d'une carte d'atelier, le mandataire de l'atelier agréé intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée, indiquant le nom et l'adresse de l'atelier ainsi que les noms et prénoms et le lieu et la date de naissance du candidat-titulaire à l'obtention de la carte, ce dernier devant justifier de la qualification technique requise en vertu du règlement (CEE) No 3821/85 précité.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du candidat-titulaire, en cours de validité;
- 2) un document attestant les relations professionnelles entre l'atelier et le candidat-titulaire;

- 3) une photographie récente du candidat-titulaire, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur;
 - 4) une attestation, datant de moins de 24 mois, relative à la participation du candidat-titulaire avec succès à un cours de formation technique d'au moins cinq jours auprès d'un fabricant de tachygraphes.
- La durée de validité maximale d'une carte d'atelier est d'un an.

3. Une carte d'atelier peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'un an, à condition pour l'atelier agréé d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 2. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le renouvellement de la carte d'atelier intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7. La nouvelle carte est délivrée contre remise de celle venant à échéance, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de cette carte étant par ailleurs tenu de décharger et de conserver les données y mémorisées suivant les modalités des paragraphes 2 et 6 de l'article 12 du présent règlement.

4. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte d'atelier peut être remplacée. Dans ce cas, le titulaire est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité.

5. Le remplacement d'une carte d'atelier se fait selon les modalités du paragraphe 3. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire n'est pas tenu par l'obligation de décharger et de conserver les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 3.

6. La carte d'atelier peut être échangée à la demande de l'atelier ayant l'autorité sur son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 4.

7. La cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire d'une carte d'atelier comporte l'obligation pour l'atelier concerné de restituer la carte sans délai à la SNCT.

Chapitre 3 – La manipulation des données enregistrées

Art. 12. 1. Tout titulaire d'une carte de conducteur doit télécharger les données enregistrées sur sa carte au plus tard tous les 28 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues et les transmettre à l'entreprise ou aux entreprises pour compte de laquelle ou desquelles il a effectué des transports depuis le dernier téléchargement de la mémoire de sa carte.

2. Les données mémorisées sur une carte d'atelier doivent être téléchargées régulièrement par l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de la carte et au plus tard avant la remise de celle-ci à la SNCT soit en vu du renouvellement ou de l'échange de la carte, soit comme suite à la cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire de la carte.

3. Les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire ou le détenteur du véhicule qui en est équipé. Le locataire d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est en droit de récupérer les données qui ont été enregistrées par ce tachygraphe pendant le temps que le véhicule s'est trouvé à sa disposition.

4. Au cas où un tachygraphe numérique est mis hors service, soit de façon définitive, soit pour être utilisé sur un autre véhicule, les données enregistrées dans la mémoire de ce tachygraphe doivent être

téléchargées par l'atelier procédant à ladite mise hors service. Cet atelier doit en outre faire tenir les données téléchargées, selon le cas, soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule sur lequel le tachygraphe en question était monté. Il en est de même en cas de réparation d'un tachygraphe de nature à effacer les enregistrements qui y sont stockés.

5. Lorsque la défaillance d'un tachygraphe numérique ne permet plus le téléchargement des données, l'atelier agréé étant intervenu sur ce tachygraphe doit délivrer soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule concerné, un certificat correspondant au modèle reproduit à l'annexe au présent règlement et attestant l'état de choses visé ci-avant.

6. Les entreprises doivent garder les données des cartes de conducteur qui leur ont été transmises pendant au moins deux ans et elles sont tenues de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les ateliers agréés doivent conserver les données téléchargées de cartes d'atelier pendant au moins deux ans et ils sont tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les données téléchargées d'un tachygraphe numérique doivent être gardées au moins pour la durée de deux ans soit par le propriétaire ou détenteur, soit par le locataire du véhicule afférent, ceux-ci étant par ailleurs tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

7. Tout téléchargement en vertu des dispositions des paragraphes 1 à 6 doit être effectué de manière à préserver l'authenticité des données et, le cas échéant, des signatures électroniques afférentes.

Chapitre 4 – Dispositions finales

Art. 13. 1. Les infractions aux dispositions prévues aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16 et 20 paragraphe 3 du règlement (CE) No 561/2006 précité, aux articles 1er, 3 alinéa 1, 12, 13, 14, 15, 16 et aux annexes I, IB et II du règlement (CEE) No 3821/85 précité, aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 de l'AETR précité, aux articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et aux appendices 1, 1B et 2 de l'annexe de l'AETR précité ainsi qu'aux articles 2, 3, 5, 7 et 12 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions énumérés à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de 145 à 250 euros.

De même, la mise à disposition d'une carte de conducteur à une tierce personne est punie des peines prévues à l'alinéa premier.

2. Les sanctions prévues au paragraphe 1 sont également applicables aux infractions commises sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un pays tiers et constatées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Au cas où l'entreprise ou le conducteur ayant commis l'infraction prévue à l'alinéa précédent prouve que cette infraction a déjà été sanctionnée ou qu'une procédure a été ouverte, aucune sanction n'est appliquée.

3. Pour toute infraction constatée sur le territoire luxembourgeois, les agents de contrôle fournissent au conducteur une preuve écrite.

4. Il est interdit au conducteur de reprendre la conduite tant qu'il n'est pas en mesure de respecter les dispositions ci-avant.

Art. 14. A l'article 20 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs il est ajouté un troisième alinéa libellé comme suit:

„L'instructeur agréé qui enseigne l'art de conduire sur un véhicule prévu à l'article 17, point B), sub 4) à 7), doit utiliser le chronotachygraphe conformément aux dispositions de la réglementation communautaire et nationale en vigueur. Les articles 6 à 9 du règlement (CE) No 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)

No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil lui sont applicables.“

Art. 15. 1. L'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 4.** 1. Les transporteurs, titulaires d'une licence communautaire, sont tenus de conserver l'original de la licence communautaire au siège de leur établissement et de le présenter à toute demande des agents de contrôle.

Les copies conformes de la licence communautaire doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute demande des agents chargés du contrôle.

Par dérogation à ce qui précède, les chauffeurs de véhicules appartenant à ou loués par une entreprise de transports établie dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doivent pouvoir présenter à toute demande des agents chargés du contrôle une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité et valable pour le Luxembourg, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

En cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et les copies conformes de la licence communautaire doivent être restitués à l'autorité émettrice.

2. Tout conducteur originaire d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doit disposer de l'attestation de conducteur prévue à l'article 6 du règlement (CEE) No 881/92.

L'attestation de conducteur est délivrée par le Ministre pour l'année civile. Toutefois, la validité ne peut pas dépasser la validité des documents qui sont à la base de l'attestation de conducteur.

L'attestation de conducteur respectivement sa copie conforme doit être présentée à toute demande des agents chargés du contrôle.

Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et la copie conforme de l'attestation de conducteur doivent être restitués à l'autorité émettrice.“

2. L'article 6 de ce même règlement est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 6.** Les infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 4 et aux dispositions générales des annexes I et III du règlement (CEE) No 881/92 ainsi qu'aux dispositions des articles 4 et 5 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions suivantes qui sont punies d'une amende de 250 euros:

- défaut d'avoir une copie conforme valable de la licence communautaire à bord du véhicule;
- défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg;
- présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues;
- défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable.“

Art. 16. 1. A l'annexe I, point A., 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 montant de la taxe pour les infractions 49-07 à 49-10 est porté à 145 euros.

2. Au même point A., la phrase introductive précédant les infractions 72-02 à 72-04 est modifiée comme suit:

„Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire un taxi, une voiture de location ou un véhicule d'écolage:“

3. A la même annexe I, il est ajouté un point N. et un point O. tels qu'énoncés aux annexes II et III du présent règlement.

Art. 17. Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, tel qu'il a été modifié par la suite, est abrogé.

Art. 18. La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „règlement grand-ducal concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes“.

Art. 19. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*

ANNEXE I

Annexe concernant les modalités d'agrément des personnes et des ateliers en charge de l'installation, de l'activation, de l'étalonnage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors de service des appareils de contrôle dans le domaine des transports par route

- 1 Introduction
- 2 Objet et champ d'application
- 3 Références réglementaires et normatives
- 4 Définitions
 - 4.1 Installation de tachygraphe
 - 4.2 Installation de tachygraphe analogique
 - 4.3 Installation de tachygraphe numérique
 - 4.4 Règlement
 - 4.5 Agrément
 - 4.6 Agrément de plein droit
 - 4.7 Agrément administratif
 - 4.8 Demandeur d'un agrément
 - 4.9 Candidat à l'agrément
 - 4.10 Atelier agréé
 - 4.11 Expert technicien
 - 4.12 Intervention
 - 4.13 Installation
 - 4.14 Activation
 - 4.15 Etalonnage
 - 4.16 Vérification
 - 4.17 Réparation
 - 4.18 Mise hors service
 - 4.19 Responsable pour la sécurité
- 5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors de service des tachygraphes

- 5.1 Demande d'agrément
- 5.2 Cas d'agrément
- 5.3 Conditions d'obtention d'agrément
 - 5.3.1 Fiabilité
 - 5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens
 - 5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements
- 5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément
 - 5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes
 - 5.4.2 Maintenance
 - 5.4.3 Documentation à mettre à disposition
- 5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément
- 5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile
- 5.7 Transfert d'un agrément
- 5.8 Durée de validité de l'agrément
- 6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes
 - 6.1 Cas de vérifications
 - 6.2 Etendue de la vérification
 - 6.2.1 Vérifications préliminaires
 - 6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))
 - 6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))
 - 6.2.4 Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h))
 - 6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications
 - 6.4 Plaquette d'installation
 - 6.4.1 Premier montage et renouvellement
 - 6.4.2 Données sur la plaquette d'installation
 - 6.4.3 Endroit de fixation et plombage
 - 6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique
- 7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique
 - 7.1 Déchargement des données
 - 7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées
 - 7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées
 - 7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique
 - 7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données
- 8 Sécurité des ateliers
 - 8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation
 - 8.2 Les cartes d'atelier
 - 8.2.1 Responsabilités des experts techniciens
 - 8.2.2 Responsabilités de l'atelier
 - 8.3 Les données
- 9 Traçabilité, audits internes et externes
 - 9.1 Traçabilité
 - 9.2 Audits internes

- 9.3 Audits externes
- 10 Dispositions générales
 - 10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données
 - 10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère
 - 10.3 Documents affichés
 - 10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers
 - 10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique
 - 10.6 Infractions

*

1 Introduction

L'observation stricte des temps de conduite et de repos dans le domaine des transports routiers doit être considérée comme un des éléments clés en matière de sécurité routière. En effet, il y a lieu de constater qu'un nombre considérable d'accidents de la circulation routière avec implication des véhicules du genre visé est dû à des temps de conduite excessifs. La prédite observation ne saurait toutefois pas être réalisée sans des dispositifs techniques appropriés, enregistrant de façon exacte, à des coûts avantageux et simple d'utilisation les données pertinentes. Par ailleurs, ces données doivent pouvoir être mises à la disposition des autorités chargées du contrôle de façon simple, permettant leur interprétation avec des moyens et des investissements raisonnables.

Pour répondre à ces exigences, l'installation et la maintenance des appareils de contrôle doivent se faire dans des ateliers équipés selon les règles de l'art par des personnes à la hauteur de cette tâche.

2 Objet et champ d'application

Conformément aux dispositions du règlement grand-ducal qui précède, les appareils de contrôle utilisés dans des véhicules routiers ne peuvent être installés, étalonnés, vérifiés, réparés ou mis hors service que sous la responsabilité d'ateliers dûment agréés.

L'objet de la présente annexe consiste à arrêter les conditions et exigences, d'une part pour la procédure en obtention de l'agrément prévu à l'article 5 du règlement grand-ducal et d'autre part, pour l'exécution des opérations d'installation, d'étalonnage, de vérification, de réparation et de mise hors de service des appareils de contrôle. Par ailleurs l'annexe spécifie les exigences minimales requises afin de garantir pour les ateliers un niveau de sécurité suffisant, une manipulation correcte des données déchargées de la mémoire des appareils et une traçabilité efficace des opérations effectuées.

3 Références réglementaires et normatives

- a) Règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route tel que modifié notamment par le Règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 et le règlement (CE) No 1360/2002 du Conseil du 13 juin 2002;
- b) EN 1047-1 (version octobre 1996): Unités de stockage en lieu sûr – Classification et méthodes d'essai de résistance au feu – Partie 1: Meubles réfractaires;
- c) EN 1143-1 (version août 2005): Unités de stockage en lieux sûrs – Prescriptions, classification et méthodes d'essai pour la résistance à l'effraction – Partie 1: Coffres-forts, distributeurs automatiques de billets (DAB), portes fortes et chambres fortes.

Les règlements et directives sont tenus à la disposition des intéressés par la Commission Européenne à partir de son site Internet (<http://europa.eu.int/eur-lex/fr/index.html>). Il en est de même avec la législation luxembourgeoise qui est disponible à partir du site Internet <http://www.legilux.public.lu/leg/index.html>.

L'autorité compétente pour la diffusion des normes EN au Luxembourg est le „SERVICE DE L'ENERGIE DE L'ETAT – Organisme Luxembourgeois de Normalisation“.

4 Définitions

Pour les besoins de la présente annexe, les définitions suivantes sont utilisées:

4.1 Installation de tachygraphe

Appareil de contrôle tel que spécifié par le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Le tachygraphe est un ensemble technique composé d'un capteur de mouvement, d'une unité véhicule, d'un tachymètre et des liaisons mécaniques ou électriques entre ces éléments et, le cas échéant, de la plaquette d'installation et des plombages. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe“.

4.2 Installation de tachygraphe analogique

Tachygraphe conforme à l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe analogique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe analogique“.

4.3 Installation de tachygraphe numérique

Tachygraphe conforme à l'annexe IB du règlement (CEE) No 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe numérique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe numérique“.

4.4 Règlement

Le règlement grand-ducal du ... concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes avec ses annexes.

4.5 Agrément

Autorisation officielle temporaire et renouvelable pour effectuer des opérations d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service de tachygraphes.

4.6 Agrément de plein droit

Type d'agrément réservé aux fabricants de véhicules ou de tachygraphes pour autant que les véhicules ou les tachygraphes relèvent de leur propre fabrication.

4.7 Agrément administratif

Type d'agrément réservé au mandataire officiel d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes avec siège social au Luxembourg et à tout atelier avec siège social au Luxembourg.

4.8 Demandeur d'un agrément

Fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou mandataire officiel d'un tel fabricant avec siège social au Luxembourg demandant l'obtention d'un agrément administratif d'un atelier.

4.9 Candidat à l'agrément

Atelier pour compte duquel une demande en obtention d'un agrément a été introduite.

4.10 Atelier agréé

Atelier détenteur d'un agrément en cours de validité.

4.11 Expert technicien

Employé technique d'un atelier agréé ayant participé avec succès à un stage introductif de cinq jours en matière de tachygraphe et au moins tous les trois ans de deux journées de formation continue concernant la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service d'installations de tachygraphes auprès d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes.

4.12 Intervention

Opération d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service d'un tachygraphe.

4.13 Installation

Montage d'un tachygraphe dans un véhicule.

4.14 Activation

Intervention sur un tachygraphe numérique nécessitant l'emploi d'une carte d'atelier et le code d'identification personnel (PIN-Code) afférent visant à rendre le tachygraphe pleinement opérationnel dans toutes ses fonctions, y inclus les mécanismes de sécurité.

4.15 Etalonnage

Mise à jour ou confirmation des paramètres du véhicule; dans le cas d'un tachygraphe numérique, ces paramètres sont conservés en mémoire et l'étalonnage nécessite l'emploi d'une carte d'atelier et du code d'identification (PIN-Code).

4.16 Vérification

Intervention composée d'une série d'opérations destinées à assurer aussi bien le fonctionnement correct d'un tachygraphe que le réglage correct des paramètres du véhicule.

4.17 Réparation

Intervention sur un tachygraphe suite à une défaillance technique visant à rétablir le bon fonctionnement tout en nécessitant la coupure de l'alimentation électrique, le démontage et, le cas échéant, le désassemblage d'un composant.

4.18 Mise hors service

Intervention sur un tachygraphe visant à l'écarter du véhicule dans lequel il était installé, soit pour définitivement exclure son utilisation future, soit pour le réparer et/ou pour l'installer plus tard sur un autre véhicule ou sur le véhicule d'origine.

4.19 Responsable pour la sécurité

Employé d'un atelier agréé, nommément désigné par la direction ou les responsables de l'atelier, en charge de l'exécution correcte ou de la surveillance de l'exécution correcte des dispositions du chapitre 8 de la présente annexe.

5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors de service des tachygraphes

5.1 Demande d'agrément

L'agrément incombe au ministre ayant les transports dans ses attributions.

Exigence 1: La demande d'agrément est à adresser au ministre moyennant le formulaire prévu à cette fin.

Exigence 2: Le cas échéant, les pièces justificatives sont à joindre à la demande.

Suivant les définitions des paragraphes 4.6 et 4.7, seul un fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou son mandataire officiel au Luxembourg peut introduire une demande d'agrément.

5.2 Cas d'agrément

Les cas d'agrément suivants sont possibles:

- a) Installation, étalonnage et vérification de tachygraphes analogiques;
- b) Installation, étalonnage, vérification et réparation des tachygraphes analogiques;
- c) Installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service des tachygraphes numériques;
- d) Installation, activation, étalonnage, vérification, réparation et mise hors service des tachygraphes numériques.

Plusieurs cas d'agrément peuvent être combinés.

5.3 Conditions d'obtention d'agrément

5.3.1 Fiabilité

Exigence 3: Le candidat à l'agrément doit porter garantie pour l'application fiable des pouvoirs et des missions lui attribués par l'agrément. En particulier, la transposition en bonne et due forme du pouvoir de surveillance et de direction doit être garantie.

5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens

Exigence 4: Le candidat à l'agrément doit démontrer les compétences et les expériences en matière de technique automobile, d'électronique et de mécanique de précision des experts techniciens qu'il chargera de l'exécution fiable des activités faisant l'objet de l'agrément.

Exigence 5: Les experts techniciens doivent avoir les qualités morales nécessaires pour l'accomplissement des tâches qui leurs sont confiées. En particulier, une personne précédemment condamnée pour avoir commis des délits en relation avec l'étalonnage et la vérification d'installations de tachygraphes doit avoir fait l'objet d'une réhabilitation complète.

Exigence 6: Lesdits experts doivent avoir suivi avec succès un stage d'introduction d'une durée d'au moins trois jours pour les activités couvertes par l'agrément sous a) du paragraphe 5.2 et d'une durée d'au moins deux jours supplémentaires pour chacune des activités couvertes par les agréments sous b), c) et d) du même paragraphe.

Cette (ces) formation(s) doi(ven)t être dispensée(s) par un fabricant de tachygraphes ou par son mandataire en ce qui concerne la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la mise hors de service et, le cas échéant, la réparation des tachygraphes.^{1 2}

Exigence 7: Les formations doivent être tenues à jour au moins tous les trois ans par deux jours de formation supplémentaires par cas d'agrément. Les certificats de participation aux stages de mise à jour pour les activités couvertes par les agréments sous c) et d) du paragraphe 5.2 doivent être transmis immédiatement à l'autorité mentionnée sous 5.5.

Le contenu et la qualité des prédits cours de formation peuvent être vérifiés lors des audits externes dont mention au chapitre 9.3. La non-conformité du contenu ou de la qualité des cours de formation dispensés selon les règles de l'art en la matière peut être sanctionnée par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément

¹ Les certificats de participation au stage d'introduction sont à joindre à la demande (de renouvellement) d'agrément.

² En principe, l'homologation des experts est limitée à une durée de trois ans; toutefois, elle peut être renouvelée sous condition pour l'expert intéressé de suivre avec succès une formation continue en la matière visée et de demander le renouvellement dans les conditions du paragraphe 5.1.

de l'atelier et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier de(s) (l')expert(s) technicien(s).

Exigence 8: Tout atelier agréé doit désigner un responsable de sécurité.

Exigence 9: Tout atelier agréé doit disposer d'un organigramme de son personnel.

5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements

Exigence 10: Le candidat à l'agrément doit avoir à sa libre disposition un atelier fixe permettant l'accès et l'accueil sécurisé de véhicules aux poids et dimensions usuels dans le domaine.

Exigence 11: En outre, l'atelier du candidat à l'agrément doit être équipé au moins des appareils de contrôle, des installations et des équipements suivants, tous à l'état actuel de la technique:

- a) fosse, pont élévateur, ou rampe d'une limite de charge suffisante;
- b) banc d'essai à rouleaux approprié dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique ou surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique;
- c) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer des vitesses et des longueurs de parcours;
- d) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur „k“) respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“);
- e) installations destinées à prévenir des manipulations abusives: équipement de plombage et marque de scellement³, feuilles de plombage autodestructibles en cas d'enlèvement, sceaux, etc.;
- f) installation de remplissage des pneumatiques munie d'un instrument de mesure de la pression étalonné;
- g) outils et autres instruments de mesure suivant spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes.

Exigence 12: Pour les cas d'agrément sous a) et b) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe analogique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; au minimum, un instrument d'évaluation pour feuilles d'enregistrement avec loupe, un appareil de vérification de l'horloge du tachygraphe et des gabarits de contrôle sont nécessaires.

Exigence 13: Pour les cas d'agrément sous c) et d) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe numérique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; y inclus un équipement approprié permettant en toute sécurité le déchargement, le stockage, la manipulation et la transmission sécurisée au propriétaire des données stockées dans la mémoire du tachygraphe ainsi qu'un coffre-fort de taille suffisante présentant une résistance à l'attaque avec effraction au moins du degré I suivant la norme EN 1143-1, équipé d'une fermeture permettant de retracer les personnes ayant accédé à son intérieur et d'une résistance au feu classifiée au moins S 60 DIS suivant la norme EN 1047-1, ces facultés devant être certifiées par le European Certification Board Security Systems (ECB S) moyennant des plaquettes fixées à l'intérieur, ou tout autre unité de stockage en lieu sûr répondant au moins aux mêmes critères.

³ Une marque de scellement sera attribuée à tout détenteur d'un agrément par le ministre des Transports.

5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément

5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes

Exigence 14: Les interventions sur des tachygraphes sont exclusivement exécutées par des experts techniciens énoncés nominativement dans l'agrément qui mentionne par ailleurs les détails en ce qui concerne le lieu de travail (atelier), l'activité (installation, activation, étalonnage, vérification, réparation, mise hors service) ainsi que les produits visés (marques et types de tachygraphes).

Exigence 15: Toutes les interventions sur des installations de tachygraphe telles que l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service doivent être exécutées suivant les dispositions de la présente annexe.

5.4.2 Maintenance

Exigence 16: Les installations et les équipements dont est question au paragraphe 5.3.3 doivent être maintenus en état réglementaire et leur état technique doit être conforme aux indications de leur constructeur.

En particulier, les équipements dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique doivent fonctionner correctement et dans les tolérances spécifiées. A cette fin, ils doivent être étalonnés suivant les spécifications de leurs fabricants au moins dans les intervalles prescrits par celui-ci et porter un marquage y afférent en cours de validité. Par ailleurs, les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage de ces équipements doivent être archivés pendant une durée de cinq années et tenus à la disposition des auditeurs externes.

5.4.3 Documentation à mettre à disposition

Exigence 17: Afin de servir comme ouvrages de référence aux experts techniciens, la documentation suivante, facilement accessible et dans la version la plus récente, doit être à leur disposition:

- le règlement;
- la présente annexe du règlement;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 6.3 de la présente annexe;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 7 de la présente annexe;
- les procédures de sécurité dont est question au chapitre 8 de la présente annexe;
- manuels techniques et instructions de travail des fabricants de véhicules et de tachygraphes;
- le règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil;
- le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85;
- le règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du

Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

- le règlement (CEE) No 3688/92 de la Commission du 21 décembre 1992 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 2479/95 de la Commission du 25 octobre 1995 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 1056/97 de la Commission du 11 juin 1997 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- la directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 2004/11/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant la directive 92/24/CEE du Conseil relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément

L'Administration des Douanes et Accises est l'autorité compétente pour la réception des ateliers (fixes ou mobiles) à agréer ainsi que pour réceptionner leurs succursales et leurs installations. A cette fin l'Administration des Douanes et Accises procède à un audit initial selon les dispositions du chapitre 9.3. Elle supervise les détenteurs d'un agrément et les contrôle régulièrement.

5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile

Exigence 18: Le détenteur d'un agrément peut à tout moment demander auprès du ministre l'extension de son agrément en faveur d'une succursale lui appartenant ou lui subordonnée ainsi que pour un atelier mobile, sous condition toutefois que toute succursale et tout atelier mobile particulier satisfera aux exigences des paragraphes 5.3.1, 5.3.2 et 5.3.3 et qu'une observation rigoureuse des obligations et conditions du paragraphe 5.4 soit garantie.⁴

5.7 Transfert d'un agrément

Le transfert d'un agrément d'un atelier agréé au profit d'un autre atelier n'est pas autorisé. En cas de changement du propriétaire ou suite à des modifications majeures en ce qui concerne l'infrastructure ou les équipements d'un atelier agréé, l'Administration des Douanes et Accises doit en être informée et celle-ci peut vérifier la conformité des nouvelles conditions de fonctionnement aux dispositions de la présente annexe. Un atelier ne peut sous-traiter aucune des interventions pour lesquelles il est agréé.

⁴ Les ateliers mobiles ne sont pas soumis à l'obligation de la mise à disposition permanente des éléments énumérés au paragraphe 5.3.3, sous condition pour ces éléments de faire l'objet d'un accord contractuel avec le client concerné, garantissant ainsi la libre disponibilité de ces équipements dans les ateliers de celui-ci; en pareils cas, les ateliers clients feront tout comme l'atelier mobile l'objet d'un agrément et d'une surveillance suivant les dispositions du paragraphe 5.5 et seront inclus dans l'agrément administratif.

5.8 Durée de validité de l'agrément

La durée de validité est de trois ans. Elle peut être prolongée pour de nouvelles périodes successives de trois ans sous condition pour l'atelier agréé d'en faire la demande moyennant le formulaire prévu à cette fin en y joignant les preuves de formation continue des experts techniciens. Par ailleurs, le renouvellement de l'agrément dépend du résultat d'un audit de renouvellement suivant les dispositions du chapitre 9.3. que l'Administration des Douanes et Accises est en droit d'exécuter avant tout renouvellement d'un agrément. Cet audit peut être complet ou partiel.

6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes

6.1 Cas de vérifications

Exigence 19: Chacune des manipulations ou circonstances suivantes donne lieu à une vérification:

- a) toute installation suivie, le cas échéant, de l'activation d'un tachygraphe;
- b) toute vérification et toute réparation d'un tachygraphe;
- c) toute inexactitude de l'horloge du tachygraphe supérieure à 20 minutes;
- d) toute modification du coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“);
- e) toute modification de la circonférence effective des pneumatiques (valeur „l“), due à un changement des dimensions des pneumatiques;
- f) expiration d'un délai de deux ans après la dernière vérification;
- g) tout changement du numéro d'immatriculation du véhicule dans le cas d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique.

Au sens de la présente annexe, le cas d'une intervention limitée sur une installation de tachygraphe consiste dans:

- h) tout remplacement de plombages ou de scellements de connections mécaniques ou électriques d'installations de tachygraphes.

6.2 Etendue de la vérification

6.2.1 Vérifications préliminaires

Exigence 20: Toute vérification d'un tachygraphe selon les dispositions des chapitres 6.2.2 à 6.2.4 doit être précédée par les vérifications suivantes et les résultats de ces vérifications doivent être reportés dans le registre dont question au chapitre 9.1:

- présence et état des plombs ou feuilles de plombage obligatoires, fixées lors de vérifications antérieures;
- concordance entre les informations inscrites sur la plaquette d'installation et les données programmées dans le cas d'un tachygraphe numérique;
- présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe.

Exigence 21: En cas de présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe, outre l'enregistrement de cet état de chose dans le registre dont est question au chapitre 9.1, avant la mise en place de nouveaux plombs, l'Administration des douanes et accises en doit être informée par écrit par un responsable de l'atelier qui indique également à cette administration les numéros d'immatriculation et d'identification (numéro de châssis) du véhicule concerné.

6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))

- a) Vérifier la constante du tachygraphe (valeur „k“) sur la plaque signalétique.

- b) Brancher l'appareil de contrôle décrit au deuxième alinéa sous d) du paragraphe 5.3.3 pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur „k“) respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“).
- c) Faire rouler le véhicule dans les conditions suivantes:⁵
- véhicule non chargé à l'exception du conducteur, en ordre de marche;
 - pneumatiques dans un état réglementaire, remplis à la pression recommandée par le fabricant du véhicule;
 - mouvement rectiligne sur terrain plat à une vitesse approximative de 5 km/h ou sur un banc d'essai à rouleaux à une vitesse de 50 km/h \pm 5 km/h, le cas échéant ces valeurs peuvent être remplacées par des valeurs recommandées par le constructeur du banc d'essai.
- Il peut être dérogé des conditions d'état normal d'un véhicule, tel que visé par le premier et par le troisième tiret, sous condition que l'(es) erreur(s) induite(s) par cette façon de procéder puisse(nt) être compensée(s) en adaptant les valeurs mesurées par voie de calcul (en comparant avec les valeurs et les tableaux de compensation des fabricants de véhicules ou de tachygraphes).
- d) Constaté le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“)⁵.
- [w] = nombre de rotations ou d'impulsions au connecteur du tachygraphe pour 1 kilomètre parcouru.
- e) Ajuster le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) et la constante du tachygraphe (valeur „k“) endéans une plage de tolérances de \pm 2% de façon que l'appareil puisse, après sa mise en place, respecter les valeurs limites⁶; pour des appareils non électroniques, l'ajustement est à réaliser moyennant l'utilisation d'un engrenage tout en vérifiant les valeurs limites précitées.
- f) Le cas échéant, vérifier la bonne installation et le bon fonctionnement de l'arbre de transmission.

6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))

- a) Dans le cas d'un tachygraphe analogique, écrire les données du véhicule ainsi que la date sur une feuille d'enregistrement, munir celle-ci du cachet „Feuille d'essai“ et positionner la feuille d'enregistrement dans l'unité véhicule du tachygraphe.
- b) Vérifier le tachygraphe moyennant un équipement de contrôle étalonné pour surveiller les limites autorisées:⁶
- c) Création d'un „diagramme de référence“:
- viser trois points de référence selon l'indicateur de vitesse (p. ex. 40, 80, 120 km/h pour vitesse maximale de 125 km/h);
 - établir un diagramme de référence (monter momentanément jusqu'à la vitesse maximale, couper le tachygraphe après environ 60 secondes = descente instantanée de la ligne de référence);
 - nouvelle montée jusqu'à vitesse maximale, descendre vitesse par trois paliers d'une durée d'environ 60 secondes chacun;
 - contrôler la feuille d'enregistrement moyennant une loupe ou les données enregistrées sur la carte d'atelier ou sur la carte de conducteur moyennant un équipement adapté.

5 Le véhicule doit rouler sur une surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ou la constante de l'appareil (valeur „k“) ou sur un banc d'essai à rouleaux approprié dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique.

6 Selon le cas, voir l'annexe du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1) ou l'annexe du règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

Remarques:

Au cas où le diagramme de référence obtenu suivant la procédure susnommée serait inexploitable, le tachygraphe doit être remis en bon état par le fabricant ou par un atelier mandaté par lui; la vérification de l'appareil selon le présent paragraphe devant être répétée par la suite.

Le diagramme de référence sert comme preuve des enregistrements réglementaires.

Lors de l'opération d'installation d'un tachygraphe, la vérification suivant le présent paragraphe n'est pas obligatoire au cas où celle-ci aurait déjà été effectuée auparavant par le fabricant du tachygraphe ou par un atelier mandaté, sous condition toutefois que cette vérification date de moins d'une année.

6.2.4 *Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h))*

- a) Mise en place du tachygraphe dans le véhicule et raccordement mécanique et/ou électrique.
- b) Contrôle de fonctionnement, soit moyennant un essai sur route soit moyennant un test sur banc d'essai à rouleaux.
- c) Lors d'une révision d'un tachygraphe installé selon le paragraphe 6.1, alinéas a) à f), le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ajusté est vérifié et inscrit sous la rubrique [w] de la plaquette d'installation; au cas de tachygraphes à ajustement électronique de la constante du tachygraphe (valeur „k“) au coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“), la constante „k“ est vérifiée et inscrite sous la rubrique [w] de la plaquette d'installation.
- d) Tout raccordement mécanique ou électrique démontable doit être protégé contre des interventions abusives (plombages, scellements etc.).⁷
- e) Montage ou renouvellement de la plaquette d'installation suivant le paragraphe 6.4.

6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications

Exigence 22: Les opérations définies au chapitre 6.2 doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. La prédite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

6.4 Plaquette d'installation

6.4.1 *Premier montage et renouvellement*

- Après toute vérification subséquente au montage d'une installation d'un tachygraphe, (selon paragraphe 6.1, cas a)), le véhicule est à pourvoir d'une plaquette d'installation.
- La plaquette d'installation est à remplacer par une nouvelle plaquette suite à toute autre vérification (selon paragraphe 6.1, cas b) à e)), une vérification dans les conditions du point f) du paragraphe 6.1 n'entraînant pas un tel remplacement sous condition qu'aucune autre intervention n'ait été effectuée.
- La plaquette d'installation fait office de certificat pour l'exécution conforme de l'installation ou de la vérification d'un tachygraphe.

6.4.2 *Données sur la plaquette d'installation*

Les données suivantes doivent figurer sur la plaquette d'installation:

- nom et adresse ou logo de l'atelier ou de l'organisme responsable pour la mise en place de la plaquette d'installation;
- date de la vérification;

⁷ Voir annexe du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et annexe du règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

- numéro d'immatriculation ou au moins les 8 derniers caractères alphanumériques du numéro d'identification du véhicule (VIN);
- coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ajusté respectivement constante de l'appareil de contrôle (valeur „k“) ajustée sous la forme „[W] = ... U/km“ ou „[W] = ... Imp/km“;
- Circonférence effective des pneumatiques sous la forme „l = mm“.

6.4.3 Endroit de fixation et plombage

- La plaquette d'installation est à fixer à un endroit bien visible de la cabine de conducteur, de préférence sur le tachygraphe ou le tachymètre;
- la plaquette d'installation est à plomber; l'utilisation d'une feuille de plombage est autorisée.

6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique

Préalablement à toute mise hors service d'un tachygraphe numérique, les données enregistrées dans la mémoire de l'appareil doivent être déchargées en accord avec les dispositions du chapitre 7.1. L'appareil mis hors service doit être retourné soit au propriétaire du véhicule pour une utilisation ultérieure, soit au fabricant de l'appareil ou son mandataire pour une réparation, pour des raisons de garantie ou de mise à la ferraille.

7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique

Les exigences du présent chapitre sont applicables pour les ateliers agréés selon les cas c) et d) du chapitre 5.2.

Exigence 23: Les opérations définies au présent chapitre doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. Ladite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

7.1 Déchargement des données

Exigence 24: Toute mise hors service d'un tachygraphe numérique doit être précédée par un déchargement des données stockées dans la mémoire de celui-ci depuis le dernier déchargement identifiable effectué moyennant une carte d'entreprise. L'atelier agréé doit informer par écrit le détenteur de cette carte du déchargement et tenir à la disposition de celui-ci les données pour une durée d'au moins une année.

Les ateliers agréés sont autorisés à procéder à des déchargements de données au-delà des circonstances dans lesquelles un déchargement est obligatoire (p. ex. en sous-traitance de stockage des données pour des entreprises de transport). Ces déchargements peuvent concerner une partie ou l'intégralité de la mémoire de l'unité véhicule. En pareil cas, toutes les dispositions du présent cahier des charges quant à la sécurité, la traçabilité et les audits sont applicables.

7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées

Exigence 25: Les données déchargées sont à transmettre à l'entreprise de transport appropriée uniquement sur demande écrite de celle-ci. L'entreprise de transport appropriée est celle qui détient la carte d'entreprise avec laquelle l'accès à ces données a été verrouillé. La transmission des données à une troisième partie est uniquement autorisée suite à une autorisation écrite de la prédite entreprise de transport.

Des données plus anciennes peuvent également être restituées aux entreprises de transport appropriées à condition pour celles-ci de les demander par écrit et à condition que ces entreprises soient identifiables comme propriétaires de ces données moyennant leurs cartes d'entreprise.

Exigence 26: L'atelier agréé prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la transmission des données déchargées uniquement aux personnes ou aux organisations autorisées.

Exigence 27: L'atelier agréé transmet à l'entreprise de transport appropriée, ensemble avec les données déchargées, un „Certificat de déchargement et de transmission de données“ suivant le modèle qui suit, dûment rempli et signé par les personnes compétentes.

Certificat sur l'impossibilité* de déchargement et de transmission de données	
Numéro du certificat: _____	
<p>Informations sur le véhicule et l'entreprise de transport:</p> <p><i>Véhicule:</i> Numéro d'immatriculation: Numéro de châssis: Fabricant: Modèle: <i>Entreprise/Organisme de transport:</i> Nom: Adresse: Numéro de carte d'entreprise:</p>	<p>Informations sur l'atelier agréé:</p> <p>Nom: Adresse: Numéro d'agrément: Nom de l'expert technicien: Numéro de carte d'atelier:</p>
<p>Informations sur l'unité véhicule:</p> <p>Fabricant: Modèle: Numéro de série: Année de fabrication: Numéro d'homologation:</p>	<p>Informations sur le téléchargement:</p> <p>Affich. des données à l'écran possible? Oui/Non* Impression des données possible? Oui/Non* Déchargement de données possible? Oui/Non* Si oui, toutes les données? Oui/Non* Si non, pourquoi? Date de déchargement: Date de transmission au demandeur: Moyen de transmission:</p>
<p>Déclaration:</p> <p>Le présent document atteste que la société ou l'organisme de transport identifié ci-dessus a déposé une demande écrite pour le déchargement et la transmission des données enregistrées dans l'unité véhicule identifié ci-dessus.</p> <p>Les données sollicitées ont été déchargées et transmises au demandeur conformément aux dispositions légales en la matière.*</p> <p>Pour des raisons liées à un dysfonctionnement technique, il n'est pas possible de décharger et de transmettre les données sollicitées au demandeur.*</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p><i>Nom, prénom et signature de l'expert technicien:</i></p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><i>Nom, prénom et signature du responsable de l'atelier:</i></p> </div> </div> <p style="margin-top: 20px;">* = biffer ce qui ne convient pas</p>	

Exigence 28: Lors de chaque déchargement de données, l'atelier agréé établit une liste de toutes les opérations de verrouillage et de déverrouillage depuis le dernier déchargement de données des entreprises de transport ayant opéré le véhicule. Cette liste inclut le nom des entreprises de transport, leurs adresses et les numéros des cartes d'entreprise.

Exigence 29: Le transfert des données déchargées vers l'entreprise de transport appropriée doit se faire moyennant une des méthodes suivantes:

- remise au conducteur du véhicule ou à un autre messenger d'un disque CD/DVD ou d'un autre support informatique contenant les données encryptées;
- envoi des données encryptées par courrier électronique ou par d'autres moyens basés sur la technologie de l'internet;
- envoi d'un disque CD/DVD ou autre support informatique contenant les données encryptées par lettre recommandée contre accusé de réception.

7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées

Exigence 30: Le déchargement et le stockage des données ne doit en rien affecter les mécanismes de sécurité qui protègent leur intégrité et leur authenticité. Par ailleurs, les signatures/certificats numériques associés aux données doivent faire partie intégrante des sauvegardes qui doivent être effectuées en conformité à la *loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel*.

Exigence 31: L'atelier agréé doit tenir les données déchargées à disposition des agents et fonctionnaires des organismes de contrôle compétents. (voir chapitre 9.3)

7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique

Exigence 32: Afin de préserver l'intégrité et l'authenticité des données déchargées (voir chapitre 7.3) seuls des équipements intelligents dédiés (IDE) à des moyens de sauvegarde externes appropriés ou approuvés sont autorisés. Ces équipements doivent être protégés contre une utilisation non autorisée moyennant des mécanismes d'identification personnelle (p. ex.: code secret personnel). Il en est de même pour chaque ordinateur par l'intermédiaire duquel l'accès aux données des tachygraphes est possible. La transmission électronique des données doit se faire moyennant des envois sécurisés (SSL, SMIME, ...). Les équipements susmentionnés doivent être équipés de lecteurs de carte.

7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données

Exigence 33: Au cas où le dysfonctionnement d'un tachygraphe numérique ne permettrait pas le déchargement complet des données enregistrées, le „Certificat de déchargement et de transmission de données“ dont question au chapitre 7.2 est à remplir comme „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“.

Au cas où le dysfonctionnement susmentionné ne permettrait aucun déchargement, le „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ est à transmettre au dernier utilisateur du véhicule.

Au cas où la dernière entreprise ayant opéré le véhicule peut être identifiée mais les données ne peuvent être déchargées que partiellement, le „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ est à transmettre à cette entreprise et les données déchargées sont à stocker suivant les dispositions du chapitre 7.3.

Au cas où l'utilisation future de l'unité véhicule serait exclue, les dispositions du chapitre 7.2 sont applicables et un éventuel „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ est à transmettre à l'entreprise qui détient l'appareil.

8 Sécurité des ateliers

Le responsable pour la sécurité de l'atelier est en charge du respect de toutes les exigences du présent chapitre.

Exigence 34: A cette fin, il est responsable pour la rédaction et la mise à jour de procédures écrites y afférentes. Par ailleurs, il doit s'assurer que ces procédures et leurs mises à jour sont diffusées aux experts techniciens et que leur contenu est compris par ceux-ci.

Exigence 35: L'atelier agréé doit disposer d'une zone de sécurité non accessible au public. Cette zone doit être marquée bien visiblement.

Exigence 36: L'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et les tachygraphes numériques en attente d'installation sur des véhicules doivent se trouver dans la zone de sécurité.

8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation

Exigence 37: Les plombs, les marques de scellements, les poinçons pour les réaliser, les feuilles de plombage, les plaquettes d'installation et les moyens à les réaliser doivent être stockés dans l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3.

8.2 Les cartes d'atelier

Tout atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2 doit garantir le respect des dispositions qui suivent:

8.2.1 Responsabilités des experts techniciens

Exigence 38: Tout expert technicien détenteur d'une carte d'atelier doit s'engager par écrit à:

- ne jamais mettre sa carte à la disposition d'une autre personne;
- ne jamais communiquer le code d'identification personnel de sa carte⁸;
- décharger régulièrement la mémoire de sa carte avant que des données stockées ne soient perdues;
- signaler immédiatement toute perte, tout vol ou tout dysfonctionnement de sa carte au responsable de sécurité;
- remettre en temps utile au responsable de sécurité toute carte venant à échéance ou présentant une défectuosité en vue du renouvellement ou du remplacement;
- remettre au responsable de sécurité sa carte au cas où il met fin à sa relation de travail avec l'atelier agréé;
- informer sans délai le responsable de sécurité en cas de soupçon d'une utilisation illicite de sa carte d'atelier et de son code d'utilisation personnel;
- confier sa carte d'atelier au responsable de sécurité à la fin de chaque période journalière de travail.

Des dérogations à cette dernière disposition sont autorisées si d'autres conditions de sécurité équivalentes sont prévues.

Un expert technicien est tenu responsable de toutes les activités exercées par l'intermédiaire de sa carte d'atelier; cette dernière disposition est également valable pour des actions effectuées par un apprenti en formation sous sa surveillance.

8.2.2 Responsabilités de l'atelier

Exigence 39: L'atelier agréé demande l'obtention d'une carte d'atelier pour chaque expert technicien.

⁸ Une carte d'atelier est invalidée de façon définitive par une quintuple entrée consécutive erronée du code d'identification personnel et doit être remplacée par la SNCT.

- Exigence 40:* Toute carte d'atelier en cours de validité doit être mise à la disposition des agents de l'Administration des Douanes et Accises sur leur demande lors des audits dont est fait mention au chapitre 9.3.
- Exigence 41:* Toute carte d'atelier hors d'utilisation doit être stockée dans l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et aucune carte ne doit quitter les locaux de l'atelier agréé sauf pour des essais du tachygraphe sur route.
- Exigence 42:* L'atelier agréé s'assure qu'aucun expert technicien n'utilise la carte d'atelier émise au nom d'un autre expert technicien.
- Exigence 43:* L'atelier agréé supporte les experts techniciens dans leurs efforts à garder leur code d'identification personnel au secret.
- Exigence 44:* L'atelier veille que les données relatives aux interventions effectuées moyennant les cartes d'atelier sont déchargées de la mémoire des cartes avant que des données y stockées soient perdues.
- Exigence 45:* L'atelier agréé possède et tient à jour des procédures écrites concernant l'accès, l'organisation et les responsabilités liés à l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et à la zone de sécurité et en informe son personnel.
- Exigence 46:* Le responsable pour la sécurité de l'atelier doit récupérer les cartes d'atelier venant à échéance ou présentant une déféctuosité qu'il restitue à la SNCT en tant qu'organisme responsable pour l'émission des cartes de tachygraphe en vue de leur renouvellement ou leur remplacement. Il en est de même pour les cartes d'atelier des experts techniciens ayant quitté l'atelier agréé. Le responsable de sécurité informe immédiatement la SNCT de chaque carte d'atelier perdue ou volée. L'atelier agréé peut être tenu responsable des conséquences d'éventuelles interventions frauduleuses effectuées entre la perte ou le vol de la carte et le moment de la déclaration de ce vol ou de cette perte à la SNCT.

8.3 Les données

- Exigence 47:* Les équipements permettant l'accès aux données déchargées et stockées suivant les dispositions du chapitre 7.3 doivent se trouver dans la zone de sécurité.
- Exigence 48:* Un relevé tenu à jour énonçant le personnel de l'atelier agréé ayant accès aux données déchargées et sauvegardées doit exister.

9 Traçabilité, audits internes et externes

9.1 Traçabilité

- Exigence 49:* Un registre permettant le retraçage chronologique de chaque opération de vérification, d'étalonnage, de réparation et de mise hors service des tachygraphes est à tenir à jour et à soumettre aux agents de l'Administration des Douanes et Accises à la demande de ceux-ci.
- Exigence 50:* Ledit registre doit, pour chaque intervention, inclure les informations suivantes:
- genre de l'intervention (installation, étalonnage, vérification, réparation ou mise hors service);
 - date et résultat de l'intervention;
 - numéros d'immatriculation (VRN) et d'identification (VIN) du véhicule;
 - fabricant du véhicule;
 - propriétaire ou détenteur du véhicule;
 - date de la dernière vérification de l'installation de tachygraphe;
 - coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) respectivement constante du tachygraphe (valeur „k“) du véhicule;
 - circonférence effective des pneumatiques du véhicule;
 - indications permettant l'identification sans équivoque du tachygraphe (fabricant, marque, numéro de série, etc.);

- nom(s) du ou des expert(s) technicien(s) ayant procédé à l'intervention.

9.2 Audits internes

Exigence 51: La direction de l'atelier agréé procède ou fait procéder par un organisme externe au moins annuellement à des audits des enregistrements du registre dont question au chapitre 9.1 afin de vérifier l'exactitude de celui-ci. Par ailleurs, dans le cas d'un atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2, lors de cet audit, la conformité de la sauvegarde et de la sauvegarde de sécurité des données déchargées est vérifiée. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

Exigence 52: La direction de l'atelier agréé procède régulièrement à des audits de la qualité des interventions effectuées par l'atelier. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

9.3 Audits externes

En vue de l'exécution des tâches qui lui incombent suivant les dispositions des chapitres 5.5 et 5.8, l'Administration des Douanes et Accises procède à des audits auprès des ateliers agréés.

Exigence 53: Pour l'exécution de ces audits, l'accès pendant les horaires de travail au terrain, à l'atelier, ainsi qu'aux bancs d'essai et aux localités de bureaux y inclus la zone de sécurité est à accorder aux agents de l'Administration des Douanes et Accises et à ses experts.

Exigence 54: Lors de ces audits, l'Administration des Douanes et Accises et ses experts sont en droit de se faire produire et d'enregistrer notamment les données suivantes:

- nom(s) et prénom(s) des dirigeants et du responsable de sécurité de l'atelier;
- marques et types des installations, outils et équipements agréés;
- enregistrements des opérations d'étalonnage et de maintenance telles que spécifiées au chapitre 5.4.2;
- nom(s) et prénom(s) des experts techniciens de l'atelier;
- détails de la formation de base et de la formation professionnelle continue des experts techniciens;
- le cas échéant, détails des cartes d'atelier émises au nom de l'atelier et des experts techniciens autorisés à utiliser ces cartes;
- le registre dont est fait mention au chapitre 9.1;
- le résultat des audits internes dont est fait mention au chapitre 9.2.

10 Dispositions générales

10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données

Exigence 55: Les enregistrements ainsi que les données et sauvegardes de données suivantes doivent être stockés dans l'armoire antieffraction et anti-incendie dont mention au chapitre 5.3.3 pour les durées suivantes:

- les données déchargées en vertu des dispositions du chapitre 7.1 ainsi qu'une copie de sauvegarde de ces données pour la durée d'une année;
- les notifications écrites aux entreprises dont mention au chapitre 7.1 pour la durée d'une année;
- les autorisations de transmission de données à des tierces parties dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- une copie de chaque „Certificat de déchargement et de transmission de données“ et de chaque „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ délivré ainsi que les détails de la carte d'entreprise de l'entreprise à laquelle les données ont été transmises pour la durée de deux années;

- les listes témoignant des opérations de verrouillage et de déverrouillage dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- date, méthode et preuve de transmission (p. ex.: accusé de réception postale ou du messenger ou reçu par courrier électronique) des données déchargées et transmises pour la durée d'une année;
- les données déchargées des cartes d'atelier relatives aux interventions effectuées pour une durée de trois ans;
- le relevé dont mention au chapitre 8.3 pour une durée de cinq ans;
- le registre dont mention au chapitre 9.1 pour une durée de cinq ans;
- les résultats des audits dont mention au chapitre 9.2 pour une durée de cinq ans;
- les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage des équipements dont mention au chapitre 5.4.2 pour une durée de cinq ans;
- les avis des fabricants de tachygraphes et de véhicules dont mention au chapitre 10.5 pour une durée de dix ans.

Lesdits enregistrements et données doivent être tenus à la disposition des auditeurs externes.

10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère

Exigence 56: Au Luxembourg, les interventions effectuées dans le cadre des cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doivent être effectuées moyennant des cartes d'atelier émises par la SNCT. Aucune intervention effectuée moyennant une carte d'atelier émise par une autorité étrangère est autorisée.

10.3 Documents affichés

Exigence 57: Tout atelier agréé doit afficher les documents ou une copie des documents tenus à jour suivants:

- l'agrément émis par le ministre y inclus les noms des experts techniciens;
- l'organigramme dont est fait mention au chapitre 5.3.2;
- certificats ou autorisations émanant du demandeur d'agrément, témoignant des liens de celui-ci avec l'atelier agréé;
- tout autre document éventuel attestant la certification ou l'accréditation de l'atelier agréé suivant une norme d'assurance qualité (p. ex.: ISO 9000ff, ISO 17020, etc.).

Le tableau d'affichage doit se trouver à un endroit protégé contre les intempéries et des encrassements de façon bien visible pour des visiteurs intéressés. En outre, il doit de par sa conception prévenir l'enlèvement non autorisé des documents ou copies des documents affichés.

10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers

Exigence 58: Sans préjudice des dispositions qui précèdent, tout atelier agréé pour le cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doit être en mesure d'effectuer sur tout type et tout modèle de tachygraphe numérique, indépendamment du fabricant de l'appareil, les interventions et opérations suivantes:

- installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service;
- mise en place d'une plaquette d'installation;
- plombage;
- déchargement et manipulation sécurisée des données enregistrées dans la mémoire de l'appareil;
- l'émission soit d'un „Certificat de déchargement et de transmission de données“, soit d'un „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“.

10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique

Dans le cas de l'installation d'un tachygraphe numérique sur un véhicule précédemment équipé d'un tachygraphe analogique, l'atelier agréé est responsable du bon fonctionnement de toutes les fonctionnalités du véhicule pouvant être affectées par ce remplacement.

Exigence 59: En particulier l'atelier agréé doit documenter la compatibilité technique entre le nouveau tachygraphe et le véhicule en question moyennant les avis écrits qu'il doit solliciter aussi bien auprès du fabricant du tachygraphe qu'auprès du fabricant du véhicule.

10.6 Infractions

Des infractions contre les dispositions légales et réglementaires de la présente annexe peuvent être sanctionnées par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément de l'atelier comportant la confiscation des marques de scellement et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier.

Entre autres, un ou plusieurs des faits suivants constatés sont considérés comme constituant une infraction aux règles précitées:

- défaillance(s) par rapport aux critères de l'agrément;
- qualité du travail effectué par l'atelier en dessous d'un niveau acceptable pendant une période prolongée;
- défaillances ou activités criminelles mettant en péril l'intégrité du système d'enregistrement des temps de conduite et de repos des conducteurs;
- déclarations erronées ou enregistrements falsifiés dans le but d'obtenir ou de maintenir l'agrément de l'atelier;
- tentatives visant à compromettre les éléments de sécurité des tachygraphes numériques.

*

ANNEXE II

**N. Règlement grand-ducal du ... 2010 concernant les modalités
et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des
tachygraphes**

**1. Groupes d'infractions au règlement (CE) No 561/2006 du
Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisa-
tion de certaines dispositions de la législation sociale dans le
domaine des transports par route, modifiant les règlements
(CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant
le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et à l'Accord euro-
péen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des
transports internationaux par route (AETR)**

Référ:	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
A	Equipage:				
01	Non-respect de l'âge minimal des receveurs – Règlement (CE) No 561/2006: art. 5.1. – AETR: art. 5				250
B	Durées de conduite:				
01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 9h < ... < 10h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 11h < ... < 12h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 56h < ... < 60h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				145
08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 60h < ... < 70h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives – 90h < ... < 100h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				145
11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives — 100h < ... < 112h30 – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				250
C	Pauses:				
01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 4h30 < ... < 5h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				145
02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 5h < ... < 6h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				250
D	Temps de repos:				
01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 8h30 < ... < 10h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée – 8h < ... < 9h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée – 7h < ... < 8h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3h + (8h < ... < 9h) – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2.				145
07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h – 7h < ... < 8h – AETR: art. 8.1.				145
08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3h + (7h < ... < 8h) – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2.				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.1.				250
10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 8h < ... < 9h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.5.				145
10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 7 h < ... < 8h – AETR: art. 8.2.				145
11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 7h < ... < 8h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.5.				250
11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.2.				250
13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 22h < ... < 24h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6.				145
13a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 33h < ... < 36h – AETR: art. 8.3.				145
13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 22h < ... < 24h – AETR: art. 8.3.				145
14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 20h < ... < 22h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6.				250
14a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 30h < ... < 33h – AETR: art. 8.3.				250
14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 20h < ... < 22h – AETR: art. 8.3.				250
16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 42h < ... < 45h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				145
17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 36h < ... < 42h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				250

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
G	Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement:				
03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				145
11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				145
13	Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				250
16	Retrait non autorisé de feuilles ou de cartes de conducteur sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
17	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				145
H	Indications à saisir:				
03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5bis. – AETR: art. 12.5bis. de l'annexe				145
K	Panne:				
02	Pas réparée en cours de route – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 16.1. – AETR: art. 13.1. de l'annexe				250
L	Saisie manuelle sur les sorties imprimées:				
03	Pas de signature sur la feuille provisoire – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 16.2. – AETR: art. 13.2. de l'annexe				250

*

ANNEXE III

O. Règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres

<i>Référ. aux articles</i>	<i>Nature de l'infraction</i>	<i>Montant de la taxe</i>			
		<i>I</i>	<i>II</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>
6					
-01	Défaut d'avoir une copie conforme de la licence communautaire valable à bord du véhicule				250
-02	Défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg				250
-03	Présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues				250
-04	Défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable				250

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6112/10

N° 6112¹⁰**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

AVIS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

(26.5.2011)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 8 février 2010 à la Chambre des Députés par la Ministre aux Relations avec le Parlement à la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs ainsi qu'un commentaire des articles.

Le règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil, le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, le règlement (CE) No 581/2010 de la Commission du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur, le règlement (CEE) No 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres, la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules et la loi modifiée du 27 juillet 1993 portant organisation de l'Administration des douanes et accises se trouvent à la base du présent projet de règlement grand-ducal.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 suite à l'arrêt No 289/09 de la Cour d'Appel ayant constaté un vice de forme.

Il reprend en grande partie les dispositions du règlement grand-ducal précité, les principales modifications étant d'inclure certaines dérogations supplémentaires prévues à l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006, d'introduire des avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et de repos sur base d'une catégorisation élaborée en comitologie auprès des institutions communautaires, d'obliger les instructeurs des auto-écoles d'utiliser le tachygraphe, de supprimer l'obligation nationale pour les forces armées et la Police d'équiper leurs camions d'un tachygraphe et de supprimer l'obligation de remettre l'ancienne carte de tachygraphe en échange de la nouvelle, alors que le conducteur doit pouvoir produire les données des 28 jours précédents lors d'un contrôle.

La Chambre des Députés a été saisie de l'avis de la Chambre des Salariés du 15 avril 2010, de l'avis de la Chambre de Commerce du 22 avril 2010 et de l'avis de la Chambre des Métiers du 29 juin 2010.

Alors que la Chambre de Commerce et la Chambre des Métiers n'ont fait aucune observation quant au fond, la Chambre des Salariés s'oppose à l'application des mêmes sanctions pour les salariés que pour les employeurs.

Dans son avis du 16 juillet 2010 le Conseil d'Etat a émis une série d'observations qui ont amené la Chambre des Députés à demander au Gouvernement, par lettre du 23 juillet 2010, de lui soumettre sa prise de position relative à l'avis de la Haute Corporation.

Par lettre du 11 février 2011, la Ministre aux Relations avec le Parlement, à la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures, a saisi la Chambre des Députés du projet de règlement grand-ducal amendé ainsi que de la prise de position du Gouvernement sur les observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 16 juillet 2010. Le texte des amendements gouvernementaux avec les commentaires respectifs ainsi qu'un texte coordonné étaient joints à la lettre.

Dans son avis complémentaire du 8 avril 2011, le Conseil d'Etat maintient sa position du 16 juillet 2010 à l'encontre des articles 13 et 16.

Ainsi, pour ce qui est de l'article 13, la Haute Corporation dit qu'elle „maintient la position développée dans son avis du 16 juillet 2010. En effet, l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 limite la possibilité d'infliger des avertissements taxés en cas de contravention à l'article 7 de la même loi qui renvoie de son côté aux articles 1er, 3, 4 et 5. Aucune référence n'est faite à l'article 4bis, paragraphe 6 de la loi précitée qui, aux yeux du Conseil d'Etat, constitue la seule base légale possible pour envisager la disposition sous avis“.

A l'encontre de l'article 16 le Conseil d'Etat „renvoie à ses développements figurant à l'article 13 ci-avant, et estime que l'article 15 ne saurait pas constituer une base légale pour la disposition sous revue.“

Par lettre du 21 avril 2011, la Ministre aux Relations au Parlement a fait parvenir à la Chambre des Députés une prise de position du Ministre du Développement durable et des Infrastructures sur les observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 8 avril 2011. Le Gouvernement expose son raisonnement concernant les articles 13 et 16 et maintient que le deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 contient la base légale pour introduire des avertissements taxés en matière de législation sur les transports routiers, tout en étant conscient que

cette disposition doit être modifiée afin de permettre également aux agents de la Police grand-ducale de décerner des avertissements taxés en matière de législation sur les transports routiers.

Au vu des explications fournies par le Gouvernement, la Commission du Développement durable donne son assentiment au texte gouvernemental amendé proposé dans la lettre du 21 avril 2011.

*

La Conférence des Présidents fait sien l'avis de la Commission du Développement durable et donne son assentiment au projet de règlement grand-ducal.

Luxembourg, le 26 mai 2011

Le Secrétaire général,
Claude FRIESEISEN

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

30

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 27 avril 2011

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 30 mars 2011 (10h30 et 14h30)
2. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés
 - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Informations concernant la réforme du projet de règlement grand-ducal portant nomenclature et classification des établissements classés
3. 6176 Projet de loi portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6112 Projet de règlement grand-ducal
 - a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement 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 et 2) du règlement (CEE) n°3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
 - b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n°881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la

profession d'instructeur de candidats-conducteurs
- Examen du projet de règlement grand-ducal

5. 6249 Projet de règlement grand-ducal modifiant
- a) le règlement grand-ducal modifié du 28 décembre 2001 instituant une prime d'encouragement écologique pour l'électricité produite à partir de l'énergie éolienne, hydraulique, solaire, de la biomasse et du biogaz
 - b) le règlement grand-ducal du 3 août 2005 instituant une prime d'encouragement écologique pour l'électricité produite à partir de l'énergie éolienne, hydraulique, de la biomasse et du biogaz
- Examen du projet de règlement grand-ducal
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Tom Schram, M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Claude Geimer, de l'Administration de l'environnement,

M. Georges Molitor, de l'Administration des ponts et chaussées,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 30 mars 2011 (10h30 et 14h30)

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 8 avril dernier et constatent d'emblée que ce dernier a levé deux oppositions formelles émises dans son premier avis du 26 octobre 2010 :

- la première de ces oppositions formelles tenait à la structure inappropriée du projet de loi initial. Le Conseil d'Etat avait notamment relevé des contradictions entre différentes modifications qu'il était prévu d'apporter à la loi de 1999 et demandé de redresser en conséquence le projet de loi. La commission parlementaire y a donné suite en proposant une nouvelle structure respectant l'ordre numérique des articles à modifier ;
- une autre opposition formelle était motivée par l'omission des auteurs du projet de loi de justifier la conformité du régime d'autorisation instauré par la loi à modifier par rapport aux exigences de la directive 2006/123/CE relative aux services dans le marché intérieur. Suite à cette opposition formelle, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a communiqué au Conseil d'Etat une prise de position dans laquelle il a expliqué les raisons de maintenir le régime d'autorisation en matière d'établissements classés et de déroger au principe de l'autorisation tacite. Dans cette prise de position, le Ministère fait valoir, en faveur du maintien du régime d'autorisation en matière d'établissements classés, l'intérêt de créer un régime de police spéciale et de soumettre à conditions l'exercice des activités polluantes et les constructions dans une zone protégée, tout en invoquant encore les intérêts des tiers qui risquent d'être lésés plus facilement, si un établissement classé n'est pas soumis à des conditions d'exploitation particulières. Quant à la dérogation au principe de l'autorisation tacite, le Ministère justifie celle-ci par l'intérêt de réaliser la prévention et la réduction des pollutions en provenance des établissements, objectif poursuivi par le biais de conditions d'exploitation spécifiques tenant compte des meilleures techniques disponibles et de l'emplacement de l'établissement projeté par rapport à son voisinage. Il mentionne encore les difficultés procédurales tenant aux règles de protection des tiers et à la détermination du commencement des délais de recours contre la décision intervenue dans l'hypothèse d'une autorisation tacite. Enfin, il renvoie à la nécessité du caractère conditionnel des autorisations en matière d'établissements classés, exigence à laquelle l'autorisation tacite ne saurait répondre. A la lumière des explications fournies par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, le Conseil d'Etat se déclare d'accord pour lever son opposition formelle. D'une manière plus générale, la Haute Corporation fait cependant savoir que, dans le futur, elle veillera à la conformité des lois et règlements aux normes communautaires dès la phase d'élaboration des instruments normatifs luxembourgeois concernés. Ainsi, elle exigera, en relation avec chaque projet de loi ou de règlement qui comporte un régime d'autorisation, que les auteurs établissent, le cas échéant, les raisons excluant l'applicabilité de la directive 2006/123/CE.

Les membres de la Commission examinent ensuite les commentaires du Conseil d'Etat relatifs aux amendements parlementaires du 9 février 2011 :

Amendement I

Cet amendement a trait à l'article 24 du texte coordonné et prévoit de modifier l'article 17, alinéa 2 de la loi de 1999. La règle générale est qu'un établissement n'a le droit d'exploiter que s'il est situé dans une zone prévue à cet effet. L'amendement proposé par la Commission du Développement durable précise que cette règle sera à l'avenir conditionnée par des droits acquis en matière d'établissements classés et a donc pour objet la préservation de la situation juridique applicable aux établissements classés autorisés avant l'entrée en vigueur de la future loi quant au maintien à leur emplacement initial. Ainsi, si l'établissement en question reçoit une autorisation d'exploitation et que, par la suite, le zonage est modifié, l'établissement conservera son autorisation d'exploitation malgré la modification de zonage. La commission parlementaire propose donc le texte suivant :

Art. 24. *Le paragraphe 2 de l'article 17 de la loi précitée du 10 juin 1999 est remplacé par le texte suivant :*

« (2) Sous réserve des droits acquis en matière d'établissements classés, les établissements ne pourront être exploités que lorsqu'ils sont situés dans une zone prévue à ces fins en conformité avec la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire ou la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain et/ou la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles. »

Si le Conseil d'Etat comprend la réflexion des auteurs de cet amendement, il se demande pourtant s'il n'y a pas une certaine redondance avec l'article 30 du texte coordonné prévoyant le maintien en vigueur des dispositions légales sujettes à modification au-delà de la prise d'effet de la loi en projet pour les établissements classés dont la demande d'autorisation remonte à une date antérieure à cette prise d'effet. Dans la mesure où la Chambre des Députés entend malgré tout maintenir cet amendement, la Haute Corporation suggère de remplacer le terme inapproprié « *droits acquis* » par une référence à la situation juridique applicable avant l'entrée en vigueur de la loi en projet. Par ailleurs, le texte proposé pourrait être allégé grâce à une simple référence aux dispositions de l'article 7, qui visent également les zones concernées, plutôt que de reprendre l'énumération fastidieuse des trois lois y mentionnées. Le Conseil d'Etat propose le libellé suivant :

Art. 24. *Le paragraphe 2 de l'article 17 de la loi précitée du 10 juin 1999 est remplacé par le texte suivant :*

« (2) Sans préjudice de la situation juridique créée par les autorisations d'établissements classés délivrées avant le *jj.mm.0000* qui restent valables pour le terme qu'elles ont fixé, les autorisations prévues à l'article 4 ne sont délivrées que lorsque l'établissement concerné est situé dans une zone prévue à ces fins en conformité avec les dispositions de la loi précitée du 19 juillet 2004 et, le cas échéant, des lois précitées du 21 mai 1999 et du 19 janvier 2004. »

Si la Chambre des Députés adopte cette formulation, le Conseil d'Etat fait en outre remarquer qu'il faudra également modifier l'article 31 du texte coordonné. En effet, la référence à une date d'entrée en vigueur précise de la loi à l'article 24, conduit le Conseil d'Etat à proposer d'en tenir compte aussi à l'article 31. Il se déclare anticipativement d'accord avec un tel changement et propose le libellé suivant :

Art. 31. *La présente loi entre en vigueur le *jj.mm.0000*.*

Les membres de la commission parlementaire ainsi que les représentants du Ministère sont unanimement d'avis que la proposition de texte du Conseil d'Etat relative à l'article 24 ne convient pas et ne pourra donc pas être retenue, car elle ne reflète pas la situation que les auteurs des amendements souhaitent mettre en place. La question se pose donc de savoir si le texte tel que proposé par la Commission dans sa lettre d'amendements du 9 février dernier sera maintenue ou si, au contraire, un nouvel amendement sera adopté afin de tenir compte des réflexions de la Haute Corporation. Les arguments plaidant en faveur de l'adoption d'un nouvel amendement, à savoir l'inadéquation des expressions « *droit acquis* » et « *et/ou* » sont contrecarrés par les arguments en faveur du maintien du texte proposé par la Commission. Ces arguments sont notamment que le projet de loi est urgent, que la future loi doit donc entrer en vigueur le plus vite possible et que l'envoi d'un amendement au Conseil d'Etat retarderait cette entrée en vigueur de plusieurs semaines. En outre, la Haute Corporation n'assortit pas ses critiques d'une opposition formelle et l'expression « *droit acquis* » est une expression consacrée.

L'autre suggestion du Conseil d'Etat, à savoir l'inscription d'une date précise d'entrée en vigueur de la future loi, engendre également un débat. En effet, si cette proposition était

retenue, il serait de mise de faire en sorte que la loi et le règlement grand-ducal portant révision de la nomenclature des établissements classés entrent en vigueur de manière concomitante. Or, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures informe qu'il lui est impossible de définir avec précision le calendrier de finalisation du projet de règlement grand-ducal. En effet, d'une part, le texte doit encore être parachevé par les services de l'Inspection du travail et des mines et, d'autre part, il devra suivre la procédure législative habituelle, autant de points sur lesquels le Ministère lui-même n'a aucune emprise.

Les membres de la Commission plaidant pour la rédaction d'un nouvel amendement à l'endroit de l'article 24 du projet de loi voient dans cette situation un argument supplémentaire en leur faveur. Ils sont en effet d'avis que l'entrée en vigueur du projet de loi devient bien moins urgente si le projet de règlement grand-ducal n'est pas terminé, car ce ne serait pas un bon signal de faire entrer la nouvelle loi en vigueur alors que l'ancienne nomenclature serait toujours d'application. *A contrario*, les représentants du Ministère sont quant à eux d'avis que l'inscription d'une date lointaine pour l'entrée en vigueur de la loi serait un signal encore plus mauvais. Ils font en outre valoir que la loi et le règlement grand-ducal sont des textes indépendants l'un de l'autre et que la nouvelle loi pourra sans problème être appliquée avec l'ancienne nomenclature.

Aux termes de cet échange de vues, il est finalement décidé de maintenir en l'état le texte de l'article 24, sauf à omettre l'énumération *in extenso* des trois lois mentionnées préalablement dans le projet. L'article 31 du projet demeurera également inchangé.

Amendement IX

Quant au fond, cet amendement ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, qui note cependant qu'il convient de redresser l'erreur qui s'est glissée dans la référence à l'article à modifier. Il ne s'agit ni de l'alinéa 7 de l'article 6, comme indiqué dans l'intitulé de l'amendement, ni de l'alinéa 6 de l'article 7, comme retenu dans la phrase introductive du dispositif, mais de l'alinéa 6 de l'article 6 de la loi de 1999.

Les autres amendements ne donnent pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

*

Monsieur le Ministre délégué présente le projet de règlement grand-ducal portant nomenclature et classification des établissements. Ce projet de règlement grand-ducal a pour objet de porter révision de la nomenclature actuelle des établissements classés ; il a été adopté par le Conseil de Gouvernement en date du 22 avril courant.

Les principales modifications apportées à la réglementation en vigueur l'ont été dans un but de meilleure lisibilité et de simplification administrative, tout en conservant un niveau élevé de protection de la nature, de sécurité au travail et d'implication de la population. Ces modifications sont les suivantes :

- l'ensemble des nomenclatures est regroupé en un seul tableau : il est procédé à un regroupement des libellés de la nomenclature par fonction, respectivement par activité. La présentation strictement alphabétique est abandonnée ;
- des changements de classe sont opérés pour certaines activités, ce qui implique une procédure d'autorisation simplifiée pour les établissements concernés. La baisse de la charge procédurale est atteinte par la réduction du nombre des établissements rangés en classe 1, la réduction du nombre des établissements de la classe 3 ainsi que par l'augmentation du nombre des établissements rangés en classe 4 ;

- pour certaines activités, le projet de règlement grand-ducal procède à un relèvement du seuil à partir duquel un établissement est soumis à autorisation ;
- le texte introduit certains nouveaux établissements dans la nomenclature. Il prévoit cependant une disposition transitoire pour ces établissements qui sont exploités pour le moment sans autorisation puisque le début de leur activité se rapporte à une époque où cette formalité n'était pas requise. Ces établissements peuvent être maintenus, à charge pour leur exploitant de transmettre à l'autorité compétente dans un délai de six mois à partir de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal un dossier de demande de continuation de l'activité. Ce dossier, après constatation de son exactitude, sera visé par les autorités compétentes et tiendra lieu d'acte d'autorisation ;
- pour finir, le projet de règlement grand-ducal porte transposition de la directive 2010/75/UE relative aux émissions industrielles, qui remplace la directive relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution (directive 2008/1/CE dite IPPC).

Suite à une question afférente, il est précisé que les installations photovoltaïques font partie des établissements nouvellement repris dans la nomenclature. Les représentants du Ministère informent que cet ajout a été opéré sur demande de l'ITM. Ces établissements seront classés en classe 4.

Au cours d'un bref échange de vues, les membres de la Commission conviennent qu'il est primordial de trouver un équilibre viable entre la protection de l'environnement et la compétitivité des entreprises. De fait et si, en aucun cas, il ne faut négliger la préservation de l'environnement, il faut également garder à l'esprit la mise en place de conditions favorables aux entreprises, et ce par le biais de la flexibilisation des autorisations d'établissement. En outre, il faut se donner les moyens d'obliger les entreprises à respecter les règles en vigueur.

A la demande des membres de la Commission, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures fournira un document écrit relatif à la révision de la nomenclature des établissements classés, ainsi qu'une note explicative sur les procédures prévues par la loi du 10 juin 1999 en vue de l'autorisation d'un établissement, procédures qui diffèrent suivant la classification de l'établissement.

La commission parlementaire décide d'organiser à brève échéance un échange de vues général dans le contexte de la révision de la nomenclature actuelle des établissements classés.

3. 6176 Projet de loi portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg

Les représentants du Ministère présentent brièvement le projet de loi 6176, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. En bref, le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à réaliser les travaux préparatoires nécessaires pour la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg. Ces travaux ne pourront pas dépasser le montant de 23 millions d'euros ; ils comprennent la construction d'un pont provisoire ainsi que la voirie d'approche des chantiers. Le pont provisoire sera aménagé à quelques dizaines de mètres à l'ouest de l'emplacement du pont Adolphe. Cet emplacement respecte le bâti à proximité du Pont Adolphe ; il tient compte du patrimoine architectural constitué par les vestiges de la forteresse et des contraintes environnementales. Le pont provisoire comportera trois voies de circulation dont deux seront réservées au trafic automobile se

déplaçant en direction du plateau Bourbon et une aux transports en commun, ouverte à contre-sens.

Les représentants gouvernementaux expliquent encore que la fiche financière reprise à la page 12 du document parlementaire 6176 est incomplète. En effet, il convient de préciser que le montant de 560.000 euros pour les mesures compensatoires et les mesures de protection comprend le déplacement de certains arbres et la nouvelle plantation à réaliser dans la vallée de la Pétrusse, ainsi que les mesures de protection additionnelle des riverains contre les nuisances lors de la construction, de l'exploitation et du démontage du pont provisoire.

Dans son avis du 8 avril dernier, le Conseil d'Etat estime que la réalisation du pont provisoire constitue le préalable nécessaire à la réhabilitation du pont Adolphe.

Il rappelle que, d'après l'article 99 de la Constitution, toute réalisation d'un grand projet d'infrastructure au profit de l'Etat doit être autorisée par une loi spéciale et qu'une loi générale détermine les seuils à partir desquels cette autorisation est requise. Ce seuil est actuellement fixé à 40.000.000 d'euros. Or, la Haute Corporation constate que le dossier sous rubrique comporte un coût estimé à 23 millions d'euros. S'il admet que rien n'empêche le Gouvernement de demander à la Chambre des Députés d'approuver des projets d'investissement d'une valeur inférieure au seuil légal, le Conseil d'Etat se demande pourtant quelle peut être l'opportunité du choix du législateur d'accorder au Gouvernement une marge de liberté de 40.000.000 d'euros, si des projets dont le coût dépasse à peine la moitié dudit seuil continuent à être soumis à son aval.

En outre, le Conseil d'Etat est d'avis que si l'option des auteurs du projet de loi se fonde sur une vue d'ensemble englobant tant la réalisation du pont provisoire que la réhabilitation subséquente du Pont Adolphe, il aurait fallu concevoir le projet de loi en conséquence. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat aurait apprécié de disposer d'une estimation approximative du coût de la remise à neuf du pont Adolphe. A cette critique, Monsieur le Ministre répond qu'il était impossible d'intégrer les deux volets en un seul et même projet de loi. En effet, au moment du dépôt du projet de loi sous rubrique, les études des travaux de confortement du pont Adolphe proprement dit ne se trouvaient qu'au stade de l'APS. C'est pour cette raison que la réhabilitation du pont Adolphe fera l'objet d'une seconde loi de financement. A titre d'information, Monsieur le Ministre fait savoir que l'envergure de la rénovation se situera autour de 40.000.000 d'euros.

La Haute Corporation met en exergue l'historicité du pont Adolphe et souligne l'importance du respect du patrimoine architectural exceptionnel qu'il constitue. Il est d'avis que l'un des critères majeurs à retenir pour les solutions de réhabilitation doit être le souci de préserver le pont dans sa configuration originelle. Dans ce cadre, le Conseil d'Etat évoque la polémique née autour de l'élargissement du pont. En effet, il est prévu d'élargir le pont Adolphe de deux fois 75 centimètres, s'ajoutant à l'élargissement de deux fois 50 centimètres opéré au début des années '60. Il en résultera une largeur supplémentaire du tablier du pont de 2,50 mètres par rapport au concept architectural initial du début du siècle dernier. De l'avis du Conseil d'Etat, cet élargissement risque de mettre en cause l'esthétique de l'ouvrage

A ces critiques, Monsieur le Ministre répond tout d'abord que ces discussions seront à mener lorsque le projet de loi portant réhabilitation du pont Adolphe sera déposé, et non dans le cadre du projet de loi sous rubrique. Cela étant, il informe qu'il a, bien entendu, été tenu compte de la valeur historique de cet ouvrage et de sa préservation lors des réflexions sur sa réhabilitation prochaine. L'élargissement du pont a été discuté avec le Service des sites et monuments nationaux et il ne modifiera pas de manière sensible l'aspect du pont, tout en permettant une nette amélioration du point de vue de la fluidité des transports, y inclus les

transports publics et la mobilité douce. Il faut en effet garder à l'esprit que le pont Adolphe est un axe routier central de la capitale.

Les représentants du Ministère répondent également aux critiques du Conseil d'Etat selon qui la rénovation survenue dans les années '60 pourrait avoir engendré les problèmes actuels. La note explicative fournie par l'Administration des ponts et chaussées et reprise en annexe du présent procès-verbal résume les pathologies du pont Adolphe, ainsi que leur origine.

Il est en outre précisé que les travaux de réalisation du pont provisoire ne pourront pas commencer dans l'immédiat, car les arbres de la vallée de la Pétrusse ne pourront pas être déplacés avant l'automne prochain. Ce laps de temps sera mis à profit pour parachever les procédures de mise en adjudication.

Examen des articles

Article 1^{er}

Cet article arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 1^{er}. *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux préparatoires nécessaires pour la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg comprenant la construction d'un pont provisoire ainsi que la voirie d'approche des chantiers.*

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2010. Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. Le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit la fin de la première phrase de cet article : « ... le montant de 23.000.000 euros. ». La commission parlementaire fait sienne cette suggestion. L'article 2 se lira comme suit :

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 23.000.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 678,72 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2010. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Article 3

L'article 3 précise que les crédits budgétaires seront inscrits au Fonds des routes du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des Travaux publics, qui fera fonction de maître de l'ouvrage. Conformément à la formule retenue dans d'autres lois du genre, le Conseil d'Etat propose d'écrire :

Art. 3. *Les dépenses sont imputées sur les crédits du Fonds des routes.*

La Commission fait sienne cette formulation.

*

La Commission charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport, afin que celui-ci puisse être examiné et, le cas échéant, adopté au cours de la prochaine réunion.

4. 6112 Projet de règlement grand-ducal

a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement 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 et 2) du règlement (CEE) n°3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n°881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

Les membres de la Commission du Développement durable examinent le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, lequel a pour objet de remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ainsi que par le règlement grand-ducal modificatif du 23 mars 2007. Le présent texte reprend la majorité des dispositions du règlement grand-ducal du 13 octobre 2006, tout en y apportant les modifications suivantes :

- inclusion de certaines dérogations supplémentaires prévues à l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 ;
- introduction d'avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et de repos sur base d'une catégorisation élaborée en comitologie auprès des institutions communautaires ;
- obligation pour les instructeurs des auto-écoles d'utiliser le tachygraphe ;
- suppression de l'obligation nationale pour les forces armées et la Police d'équiper leurs camions d'un tachygraphe ;

- suppression de l'obligation de remettre l'ancienne carte de tachygraphe en échange de la nouvelle, alors que le conducteur doit pouvoir produire les données des 28 jours précédents lors d'un contrôle ;
- introduction d'avertissements taxés en matière de licences communautaires.

Dans son avis du 16 juillet 2010, le Conseil d'Etat a émis une série d'observations qui ont amené le Gouvernement à amender le projet de règlement grand-ducal.

Dans son avis complémentaire du 8 avril 2011, le Conseil d'Etat maintient sa position du 16 juillet 2010 à l'encontre des articles 13 et 16 du projet. Ainsi, la Haute Corporation estime que l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques limite la possibilité d'infliger des avertissements taxés en cas de contravention à l'article 7 de la même loi qui renvoie de son côté aux articles 1er, 3, 4 et 5. Aucune référence n'est faite à l'article 4bis, paragraphe 6 de la loi précitée qui, aux yeux du Conseil d'Etat, constitue la seule base légale possible pour envisager la disposition sous avis.

Les représentants du Ministère exposent leur raisonnement concernant les articles 13 et 16 et maintiennent que le deuxième alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 contient la base légale nécessaire pour introduire des avertissements taxés en matière de législation sur les transports routiers.

Au vu des explications fournies, la Commission du Développement durable donne son assentiment au texte gouvernemental amendé. Un courrier sera envoyé au Président de la Chambre, afin qu'il en informe la Conférence des Présidents.

5. 6249 Projet de règlement grand-ducal modifiant

a) le règlement grand-ducal modifié du 28 décembre 2001 instituant une prime d'encouragement écologique pour l'électricité produite à partir de l'énergie éolienne, hydraulique, solaire, de la biomasse et du biogaz

b) le règlement grand-ducal du 3 août 2005 instituant une prime d'encouragement écologique pour l'électricité produite à partir de l'énergie éolienne, hydraulique, de la biomasse et du biogaz

Les membres de la Commission examinent le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, qui a pour objet de modifier :

- l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 28 décembre 2001 instituant une prime d'encouragement écologique pour l'électricité produite à partir de l'énergie éolienne, hydraulique, solaire, de la biomasse et du biogaz et
- l'article 4 du règlement grand-ducal du 3 août 2005 instituant une prime d'encouragement écologique pour l'électricité produite à partir de l'énergie éolienne, hydraulique, de la biomasse et du biogaz.

Ces deux articles précisent le délai dont dispose le requérant pour introduire sa demande.

Les membres de la Commission donnent leur assentiment au texte proposé par le Gouvernement. Un courrier sera envoyé au Président de la Chambre, afin qu'il en informe la Conférence des Présidents.

Luxembourg, le 2 mai 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden



ANNEXE

Le pont Adolphe plus que centenaire doit supporter des surcharges et résister à des conditions environnementales bien plus sévères qu'elles ne l'étaient au début du XXème siècle.

La pathologie du pont Adolphe peut être résumée comme suit:

- Les défauts d'étanchéité actuels du tablier du pont associés à une ambiance saline hivernale provoquent un délèvement des joints combiné à la formation de vides, le tout menant à un vieillissement prématuré des maçonneries.
- Les arches principales sont formées de trois rouleaux de pierres encastrées donnant à l'ensemble un comportement monolithique. Le délaminage des trois rouleaux par la rupture des pierres de jonction a conduit à une perte d'inertie qui a exigé la mise en place d'une précontrainte provisoire par des barres d'ancrage métalliques.
- Le changement brutal de l'inertie provoqué par les puissants tympans rigidifiant les clés des arches est à l'origine d'amorces de fissures longitudinales qui au fil des années se sont propagées jusqu'à la naissance des arches.
- Le chargement excentrique des arcs, phénomène accentué lors des travaux de réhabilitation de 1961-62 par la mise en place de prédalles entre les deux arches, a mené au fil du temps à des déficiences d'ordre statique, principalement dans les voûtes d'élégissement.

6112



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 137

12 juillet 2011

S o m m a i r e

INSTALLATION ET UTILISATION DES TACHYGRAPHES

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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 et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs page **1930**

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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 et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.

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

Vu le 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;

Vu le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement (CE) n° 581/2010 de la Commission du 1^{er} juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur;

Vu le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres;

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules;

Vu la loi modifiée du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises;

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers et de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1^{er} – Compétences, principes et champ d'application

Article 1^{er}

1. L'autorité compétente au sens du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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 et du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre qui a les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.

2. En application de l'article 14 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, le ministre peut accorder une dérogation aux articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité pour des transports effectués dans des circonstances exceptionnelles.

L'autorisation de dérogation doit mentionner obligatoirement les circonstances exceptionnelles, les catégories de véhicules visées et la période pour laquelle la dérogation est accordée.

En vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, l'autorisation de dérogation peut prévoir que les transports visés peuvent être effectués au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe ou que le tachygraphe ne doit pas être utilisé.

L'autorisation de dérogation ne peut entrer en vigueur qu'après avoir été approuvée par la Commission européenne, sauf en cas d'urgence dans quel cas l'urgence doit obligatoirement être mentionnée dans l'autorisation de dérogation dont la durée ne peut alors dépasser trente jours.

Article 2

Outre les véhicules visés par le premier paragraphe de l'article 3, les véhicules visés par l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, désigné ci-après par tachygraphe, sont ceux mentionnés à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité ainsi que ceux effectuant des transports internationaux en conformité avec les dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970 tel qu'approuvé par la loi du 6 mai 1974.

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) n° 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I B de ce règlement est désigné ci-après tachygraphe numérique.

Les véhicules visés au premier alinéa et immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} mai 2006 doivent être équipés soit d'un tachygraphe analogique, soit d'un tachygraphe numérique; ceux immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} mai 2006 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique.

Tout tachygraphe doit être étalonné et vérifié conformément au règlement (CEE) n° 3821/85 précité. Cette obligation vaut également pour les véhicules non visés par le premier alinéa, pour autant qu'ils sont équipés d'un tachygraphe.

L'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire conformément aux dispositions des règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85 précités ainsi que du présent règlement.

Par dérogation à l'alinéa précédant, pour tout transport effectué sous le couvert de l'AETR précité, l'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire selon les dispositions de l'AETR.

Ces obligations d'utilisation engagent tant le conducteur que le propriétaire ou détenteur du véhicule.

Les feuilles d'enregistrement et le papier en continu doivent correspondre respectivement à l'annexe I ou à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 précité.

Article 3

1. En application de l'article 3, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, les véhicules suivants doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg:

- a) les autobus et les autocars;
- b) les véhicules équipés en dépanneuse et les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés.

Les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité s'appliquent aux transports nationaux effectués par les véhicules cités à l'alinéa précédent.

2. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants:

- a) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
- b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:
 - par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel; ou
 - pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, les véhicules cités sous a), b), d) et e) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Article 4

La Société Nationale de Contrôle Technique, désignée ci-après par le sigle SNCT, est chargée de l'émission et de la délivrance des cartes de tachygraphe définies à l'article 7. Cette tâche comporte notamment:

- a) la vérification fiable et sans équivoque de l'identité du titulaire de chaque carte;
- b) l'émission, le renouvellement, le remplacement et l'échange de cartes;
- c) la personnalisation des cartes, la génération de leurs certificats électroniques et l'intégration sécurisée de ceux-ci dans les cartes;
- d) la mise à jour de la base de données des cartes délivrées, de leurs titulaires et de leurs certificats électroniques;
- e) la délivrance sécurisée des cartes et, le cas échéant, du code d'identification personnel requis pour l'accès à la carte;
- f) l'échange des informations inhérentes à l'émission, au renouvellement, au remplacement et à l'échange des cartes avec les autorités compétentes étrangères, y inclus les informations relatives aux déclarations de perte, de vol ou de mauvais fonctionnement de cartes émises soit par la SNCT, soit par des autorités étrangères;
- g) la définition et la publication des lignes de conduite applicables au processus de génération des certificats électroniques, en accord avec les lignes de conduites émises, sous la responsabilité de la Commission Européenne, par l'organisme de certification européen.

Les tâches désignées sous c) sont susceptibles d'être sous-traitées.

Les données à fournir suivant les dispositions des articles 8 à 11 en vue de l'obtention au Grand-Duché de Luxembourg des cartes de tachygraphe dont question à l'article 7 sont traitées et enregistrées notamment sous forme électronique par la SNCT et tenues à la disposition de l'Administration des douanes et accises, de la Police grand-ducale, de l'Inspection du travail et des mines ainsi que des autorités compétentes de délivrance et de contrôle routier des autres Etats membres de l'Espace Economique Européen, de la Suisse ainsi que de ceux étant partie à l'AETR précité.

Article 5

1. En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers visés au deuxième alinéa de l'article 1^{er} conformément aux dispositions de l'annexe. Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes.

La décision du ministre sur l'agrément d'un atelier de tachygraphe intervient après instruction de la demande afférente par l'Administration des douanes et accises.

Le ministre attribue à chaque atelier agréé une marque particulière, à apposer sur les scellements que l'atelier en question effectuera sur des installations de tachygraphes. La marque est constituée par la lettre latine «L», suivie d'un numéro d'ordre composé de trois chiffres arabes.

2. L'Administration des douanes et accises est chargée de la surveillance de l'activité des ateliers de tachygraphes agréés. Dans ce contexte, elle procède à au moins un audit par année de chacun de ces ateliers et elle adresse au ministre un rapport sur les audits effectués.

Tout manquement d'un atelier agréé aux dispositions en vigueur qui lui sont applicables peut entraîner le retrait temporaire ou définitif par le ministre de l'agrément de l'atelier ou de la carte de tachygraphe du technicien responsable du manquement en question.

3. Seuls les ateliers agréés suivant les dispositions de l'annexe du présent règlement sont autorisés à effectuer les opérations liées à l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes.

Article 6

La Société Nationale de Certification et d'Homologation, désignée ci-après par le sigle SNCH, est chargée des travaux d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe prévus à l'article 5 du règlement (CEE) n° 3821/85 précité. A cette fin, elle procède ou fait procéder aux essais et constatations requis, tout en prenant, en cas de besoin, recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins, sur sa proposition, par le ministre en raison de leur compétence en matière d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement ou des cartes de tachygraphes précités.

Les modalités applicables à l'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe sont celles visées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues.

Chapitre 2 – Les cartes de tachygraphe

Article 7

Les cartes de tachygraphe requises en relation avec la mise en service et l'utilisation de tachygraphes numériques comportent les quatre modèles suivants:

- la carte de conducteur;
- la carte d'entreprise;
- la carte de contrôle;
- la carte d'atelier.

Tout conducteur soumis à l'obligation d'utiliser un tachygraphe numérique doit être titulaire d'une carte de conducteur. Nul conducteur ne peut détenir plus d'une telle carte en cours de validité.

Tout propriétaire ou détenteur d'au moins un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe numérique doit être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Lorsqu'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est donné en location, l'obligation de détenir une carte d'entreprise engage tant le propriétaire ou détenteur du véhicule que son locataire.

La carte de contrôle est réservée aux fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises ainsi qu'aux fonctionnaires et agents de l'Inspection du travail et des mines.

La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés visés à l'article 1^{er} ainsi qu'à la SNCT.

Toute carte de tachygraphe porte notamment les dates de début et d'échéance de sa validité, un numéro d'ordre ainsi que les noms et prénoms, la photographie et la signature du titulaire. Pour la carte d'entreprise, les coordonnées personnelles et la photographie du titulaire sont remplacées par le nom et l'adresse de l'entreprise ou de l'organisme titulaire de la carte en question.

A l'exception des cartes de contrôle, la délivrance des cartes de tachygraphe à leurs titulaires est conditionnée par le paiement préalable d'une taxe de mise à disposition de 74 euros, à percevoir par la SNCT. Les modes de paiement sont fixés par le ministre.

Toute demande en obtention d'une carte de tachygraphe, accompagnée des pièces requises, doit être adressée à la SNCT, soit sous pli recommandé, soit par remise en mains propres contre accusé de réception.

La première délivrance de toute carte de tachygraphe personnalisée requiert l'identification préalable et sans équivoque de son titulaire.

Des cartes de tachygraphe peuvent également être délivrées aux fabricants de tachygraphes numériques établis dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse. La demande doit mentionner les nom et adresse du fabricant et être appuyée par une copie certifiée conforme à l'original d'un document d'identité du mandataire du fabricant ainsi que d'un extrait du Registre du Commerce ou, s'il s'agit d'un fabricant étranger, d'un document en tenant lieu.

Les cartes de tachygraphe délivrées à des fabricants de tachygraphes ne peuvent être utilisées que pour des essais techniques. Les données administratives utilisées pour l'établissement de ces cartes sont fournies par les fabricants de tachygraphes sous leur responsabilité et peuvent être des données fictives. Par dérogation à l'alinéa 7, la taxe de mise à disposition de toute carte délivrée à un fabricant de tachygraphe est basé sur le coût de revient de cette carte.

Article 8

1. En vue de l'obtention d'une carte de conducteur, l'intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande portant sa signature et indiquant notamment ses noms et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du requérant, en cours de validité;
- 2) une copie du permis de conduire du requérant, valable pour la conduite d'un véhicule tombant sous l'application du présent règlement;
- 3) une déclaration de l'intéressé attestant qu'il n'est pas encore ni déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, ayant été émise par une autorité étrangère;
- 4) deux photographies récentes identiques, établies sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête de l'intéressé - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur;
- 5) un certificat de résidence datant de moins d'un mois, attestant que l'intéressé a sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg.

La durée de validité maximale d'une carte de conducteur est de cinq ans.

2. Une carte de conducteur peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le titulaire d'en présenter la demande au moins 15 jours ouvrables avant l'expiration de la carte à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte de conducteur intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

Le titulaire doit conserver l'ancienne carte pendant au moins un mois après son expiration. Il est par ailleurs tenu de décharger les données y mémorisées suivant les modalités du paragraphe 1 de l'article 12 du présent règlement.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de conducteur peut être remplacée. Dans le cas de perte ou de vol, le titulaire est obligé de déclarer immédiatement cette perte ou ce vol aussi bien à une autorité compétente du pays où la perte ou le vol ont été constatés qu'à la SNCT à laquelle il doit présenter par ailleurs dans les sept jours de calendrier, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif du remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de conducteur se fait selon les modalités du paragraphe 2. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, le titulaire de la carte n'est pas tenu par l'obligation de décharger les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Si la carte à remplacer a été établie par une autorité compétente étrangère, il est procédé selon les modalités du paragraphe 1.

4. Une carte de conducteur peut être échangée à la demande de son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de conducteur peut également être échangée à la demande de son titulaire lorsqu'elle a été émise par une autorité compétente étrangère et que le titulaire a transféré sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg. En vue de cet échange, les conditions du paragraphe 1 sont applicables et la carte est délivrée contre remise de la carte à échanger.

Article 9

1. En vue de l'obtention d'une carte d'entreprise, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée et indiquant le nom et le numéro d'identité national de l'entreprise ou de l'organisme.

La demande doit être appuyée par une copie d'un document d'identité du mandataire de l'entreprise ou de l'organisme, en cours de validité.

La durée de validité maximale d'une carte d'entreprise est de cinq ans.

2. Une carte d'entreprise peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte d'entreprise intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou de modification de données administratives, une carte d'entreprise peut également être renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Dans ce cas, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire concerné est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de renouvellement sollicité ainsi que, le cas échéant, la carte endommagée ou à échanger. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander à l'entreprise ou l'organisme titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Article 10

1. En vue de l'obtention d'une carte de contrôle, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est tenu de présenter à la SNCT une demande indiquant les noms, prénoms et fonctions des candidats-titulaires retenus à cet effet et accompagnée pour chaque candidat-titulaire d'un spécimen de sa signature ainsi que d'une photographie récente, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur.

La durée de validité maximale d'une carte de contrôle est de cinq ans.

2. Une carte de contrôle peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs de cinq ans, à condition pour l'administration concernée d'en présenter la demande à la SNCT selon les modalités du premier alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement de la carte de contrôle intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de contrôle peut être remplacée. Dans ce cas, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est obligé de présenter, ensemble avec la demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au directeur général de la Police grand-ducale, au directeur de l'Administration des douanes et accises ou au directeur de l'Inspection du travail et des mines des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de contrôle se fait selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse. Si en application de cette disposition la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2.

4. Une carte de contrôle peut être échangée à la demande de l'administration concernée, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 3.

5. La cessation des fonctions donnant droit à une carte de contrôle comporte l'obligation pour son titulaire de restituer la carte sans délai au directeur de l'administration dont il dépend ou dont il a dépendu, ledit directeur devant restituer la carte sans délai à la SNCT.

Article 11

1. Les cartes d'atelier sont uniquement délivrées aux ateliers agréés conformément à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et qui, sauf dans des cas dûment motivés, ne sont pas éligibles pour une carte d'entreprise ou dont les autres activités professionnelles ne sont pas de nature à compromettre la sécurité globale du système.

2. En vue de l'obtention d'une carte d'atelier, le mandataire de l'atelier agréé intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée, indiquant le nom et l'adresse de l'atelier ainsi que les noms et prénoms et le lieu et la date de naissance du candidat-titulaire à l'obtention de la carte, ce dernier devant justifier de la qualification technique requise en vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 précité.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du candidat-titulaire, en cours de validité;
- 2) un document attestant les relations professionnelles entre l'atelier et le candidat-titulaire;
- 3) une photographie récente du candidat-titulaire, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur;
- 4) une attestation, datant de moins de 24 mois, relative à la participation du candidat-titulaire avec succès à un cours de formation technique d'au moins cinq jours auprès d'un fabricant de tachygraphes.

La durée de validité maximale d'une carte d'atelier est d'un an.

3. Une carte d'atelier peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'un an, à condition pour l'atelier agréé d'en présenter la demande à la SNCT, accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 2. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la SNCT peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le renouvellement de la carte d'atelier intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7. La nouvelle carte est délivrée contre remise de celle venant à échéance, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de cette carte étant par ailleurs tenu de décharger et de conserver les données y mémorisées suivant les modalités des paragraphes 2 et 6 de l'article 12 du présent règlement.

4. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte d'atelier peut être remplacée. Dans ce cas, le titulaire est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité.

5. Le remplacement d'une carte d'atelier se fait selon les modalités du paragraphe 3. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire n'est pas tenu par l'obligation de décharger et de conserver les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 3.

6. La carte d'atelier peut être échangée à la demande de l'atelier ayant l'autorité sur son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 4.

7. La cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire d'une carte d'atelier comporte l'obligation pour l'atelier concerné de restituer la carte sans délai à la SNCT.

Chapitre 3 – La manipulation des données enregistrées

Article 12

1. Tout titulaire d'une carte de conducteur doit télécharger les données enregistrées sur sa carte au plus tard tous les 28 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues et les transmettre à l'entreprise ou aux entreprises pour compte de laquelle ou desquelles il a effectué des transports depuis le dernier téléchargement de la mémoire de sa carte.

2. Les données mémorisées sur une carte d'atelier doivent être téléchargées régulièrement par l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de la carte et au plus tard avant la remise de celle-ci à la SNCT soit en vu du renouvellement ou de l'échange de la carte, soit comme suite à la cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire de la carte.

3. Les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire ou le détenteur du véhicule qui en est équipé. Le locataire d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est en droit de récupérer les données qui ont été enregistrées par ce tachygraphe pendant le temps que le véhicule s'est trouvé à sa disposition.

4. Au cas où un tachygraphe numérique est mis hors service, soit de façon définitive, soit pour être utilisé sur un autre véhicule, les données enregistrées dans la mémoire de ce tachygraphe doivent être téléchargées par l'atelier procédant à ladite mise hors service. Cet atelier doit en outre faire tenir les données téléchargées, selon le cas, soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule sur lequel le tachygraphe en question était monté. Il en est de même en cas de réparation d'un tachygraphe de nature à effacer les enregistrements qui y sont stockés.

5. Lorsque la défaillance d'un tachygraphe numérique ne permet plus le téléchargement des données, l'atelier agréé étant intervenu sur ce tachygraphe doit délivrer soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule concerné, un certificat correspondant au modèle reproduit à l'annexe au présent règlement et attestant l'état de choses visé ci-avant.

6. Les entreprises doivent garder les données des cartes de conducteur qui leur ont été transmises pendant au moins deux ans et elles sont tenues de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les ateliers agréés doivent conserver les données téléchargées de cartes d'atelier pendant au moins deux ans et ils sont tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les données téléchargées d'un tachygraphe numérique doivent être gardées au moins pour la durée de deux ans soit par le propriétaire ou détenteur, soit par le locataire du véhicule afférent, ceux-ci étant par ailleurs tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

7. Tout téléchargement en vertu des dispositions des paragraphes 1 à 6 doit être effectué de manière à préserver l'authenticité des données et, le cas échéant, des signatures électroniques afférentes.

Chapitre 4 – Dispositions finales

Article 13

1. Les infractions aux dispositions prévues aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16 et 20 paragraphe 3 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, aux articles 1^{er}, 3 alinéa 1, 12, 13, 14, 15, 16 et aux annexes I, IB et II du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 de l'AETR précité, aux articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et aux appendices 1, 1B et 2 de l'annexe de l'AETR précité ainsi qu'aux articles 2, 3, 5, 7 et 12 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions énumérées à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de 145 à 250 euros.

De même, la mise à disposition d'une carte de conducteur à une tierce personne est punie des peines prévues à l'alinéa premier.

2. Les sanctions prévues au paragraphe 1 sont également applicables aux infractions commises sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un pays tiers et constatées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Au cas où l'entreprise ou le conducteur ayant commis l'infraction prévue à l'alinéa précédent prouve que cette infraction a déjà été sanctionnée ou qu'une procédure a été ouverte, aucune sanction n'est appliquée.

3. Pour toute infraction constatée sur le territoire luxembourgeois, les agents de contrôle fournissent au conducteur une preuve écrite.

4. Il est interdit au conducteur de reprendre la conduite tant qu'il n'est pas en mesure de respecter les dispositions ci-avant.

Article 14

A l'article 20 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs il est ajouté un troisième alinéa libellé comme suit:

«L'instructeur agréé qui enseigne l'art de conduire sur un véhicule prévu à l'article 17, point B), sub 4) à 7), doit utiliser le chronotachygraphe conformément aux dispositions de la réglementation communautaire et nationale en vigueur. Les articles 6 à 9 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 lui sont applicables.»

Article 15

1. L'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 4. 1.** Les transporteurs, titulaires d'une licence communautaire, sont tenus de conserver l'original de la licence communautaire au siège de leur établissement et de le présenter à toute demande des agents de contrôle.

Les copies conformes de la licence communautaire doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute demande des agents chargés du contrôle.

Par dérogation à ce qui précède, les chauffeurs de véhicules appartenant à ou loués par une entreprise de transports établie dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doivent pouvoir présenter à toute demande des agents chargés du contrôle une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité et valable pour le Luxembourg, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

En cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et les copies conformes de la licence communautaire doivent être restitués à l'autorité émettrice.

2. Tout conducteur originaire d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doit disposer de l'attestation de conducteur prévue à l'article 6 du règlement (CEE) n° 881/92.

L'attestation de conducteur est délivrée par le Ministre pour l'année civile. Toutefois, la validité ne peut pas dépasser la validité des documents qui sont à la base de l'attestation de conducteur.

L'attestation de conducteur respectivement sa copie conforme doit être présentée à toute demande des agents chargés du contrôle.

Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et la copie conforme de l'attestation de conducteur doivent être restitués à l'autorité émettrice.»

2. L'article 6 de ce même règlement est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 6.** Les infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 4 et aux dispositions générales des annexes I et III du règlement (CEE) n° 881/92 ainsi qu'aux dispositions des articles 4 et 5 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions suivantes qui sont punies d'une amende de 250 euros:

- défaut d'avoir une copie conforme valable de la licence communautaire à bord du véhicule;
- défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg;
- présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues;
- défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable.»

Article 16

1. A l'annexe I, point A., 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 montant de la taxe pour les infractions 49-07 à 49-10 est porté à 145 euros.

2. Au même point A, la phrase introductive précédant les infractions 72-02 à 72-04 est modifiée comme suit:

«Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire un taxi, une voiture de location ou un véhicule d'écolage:»

3. A la même annexe I, il est ajouté un point M. et un point N. tels qu'énoncés aux annexes II et III du présent règlement.

Article 17

Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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 et du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, tel qu'il a été modifié par la suite, est abrogé.

Article 18

La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: «règlement grand-ducal concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes».

Article 19

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
Claude Wiseler*

*Le Ministre des Finances,
Luc Frieden*

*Le Ministre de l'Intérieur
et à la Grande Région,
Jean-Marie Halsdorf*

*Le Ministre du Travail, de l'Emploi
et de l'Immigration,
Nicolas Schmit*

Palais de Luxembourg, le 16 juin 2011.
Henri

Annexe I

Annexe concernant les modalités d'agrément des personnes et des ateliers en charge de l'installation, de l'activation, de l'étalonnage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dans le domaine des transports par route.

1	Introduction	1939
2	Objet et champ d'application	1939
3	Références réglementaires et normatives	1939
4	Définitions	1940
4.1	Installation de tachygraphe:	1940
4.2	Installation de tachygraphe analogique:	1940
4.3	Installation de tachygraphe numérique:	1940
4.4	Règlement:	1940
4.5	Agrément:	1940
4.6	Agrément de plein droit:	1940
4.7	Agrément administratif:	1940
4.8	Demandeur d'un agrément:	1940
4.9	Candidat à l'agrément:	1940
4.10	Atelier agréé:	1940
4.11	Expert technicien:	1940
4.12	Intervention:	1940
4.13	Installation:	1940
4.14	Activation:	1940
4.15	Étalonnage:	1940
4.16	Vérification:	1940
4.17	Réparation:	1941
4.18	Mise hors service:	1941
4.19	Responsable pour la sécurité:	1941
5	Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes	1941
5.1	Demande d'agrément	1941
5.2	Cas d'agrément	1941
5.3	Conditions d'obtention d'agrément	1941
5.3.1	Fiabilité	1941
5.3.2	Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens	1941
5.3.3	Appareils de contrôle, installations et équipements	1942
5.4	Obligations pour le détenteur de l'agrément	1942
5.4.1	Interventions sur des installations de tachygraphes	1942
5.4.2	Maintenance	1942
5.4.3	Documentation à mettre à disposition	1942
5.5	Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément	1943
5.6	Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile	1943
5.7	Transfert d'un agrément	1943
5.8	Durée de validité de l'agrément	1943
6	Vérifications et mise hors service des tachygraphes	1944
6.1	Cas de vérifications	1944
6.2	Étendue de la vérification	1944
6.2.1	Vérifications préliminaires	1944
6.2.2	Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))	1944
6.2.3	Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))	1945
6.2.4	Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h))	1945
6.3	Procédures et instructions de travail pour les vérifications	1945
6.4	Plaquette d'installation	1945
6.4.1	Premier montage et renouvellement	1945
6.4.2	Données sur la plaquette d'installation	1945
6.4.3	Endroit de fixation et plombage	1946
6.5	Mise hors service d'un tachygraphe numérique	1946

7	Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique.....	1946
7.1	Déchargement des données.....	1946
7.2	Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées.....	1946
7.3	Sauvegarde et sécurité des données déchargées.....	1948
7.4	Exigences par rapport à l'équipement informatique.....	1948
7.5	Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données.....	1948
8	Sécurité des ateliers.....	1948
8.1	Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation.....	1948
8.2	Les cartes d'atelier.....	1948
8.2.1	Responsabilités des experts techniciens.....	1948
8.2.2	Responsabilités de l'atelier.....	1949
8.3	Les données.....	1949
9	Traçabilité, audits internes et externes.....	1949
9.1	Traçabilité.....	1949
9.2	Audits internes.....	1950
9.3	Audits externes.....	1950
10	Dispositions générales.....	1950
10.1	Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données.....	1950
10.2	Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère.....	1951
10.3	Documents affichés.....	1951
10.4	Interventions sur tachygraphes de fabricants divers.....	1951
10.5	Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique.....	1951
10.6	Infractions.....	1951

1 Introduction

L'observation stricte des temps de conduite et de repos dans le domaine des transports routiers doit être considérée comme un des éléments clés en matière de sécurité routière. En effet, il y a lieu de constater qu'un nombre considérable d'accidents de la circulation routière avec implication des véhicules du genre visé est dû à des temps de conduite excessifs. La prédite observation ne saurait toutefois pas être réalisée sans des dispositifs techniques appropriés, enregistrant de façon exacte, à des coûts avantageux et simple d'utilisation les données pertinentes. Par ailleurs, ces données doivent pouvoir être mises à la disposition des autorités chargées du contrôle de façon simple, permettant leur interprétation avec des moyens et des investissements raisonnables.

Pour répondre à ces exigences, l'installation et la maintenance des appareils de contrôle doivent se faire dans des ateliers équipés selon les règles de l'art par des personnes à la hauteur de cette tâche.

2 Objet et champ d'application

Conformément aux dispositions du règlement grand-ducal qui précède, les appareils de contrôle utilisés dans des véhicules routiers ne peuvent être installés, étalonnés, vérifiés, réparés ou mis hors service que sous la responsabilité d'ateliers dûment agréés.

L'objet de la présente annexe consiste à arrêter les conditions et exigences, d'une part pour la procédure en obtention de l'agrément prévu à l'article 5 du règlement grand-ducal et d'autre part, pour l'exécution des opérations d'installation, d'étalonnage, de vérification, de réparation et de mise hors service des appareils de contrôle. Par ailleurs l'annexe spécifie les exigences minimales requises afin de garantir pour les ateliers un niveau de sécurité suffisant, une manipulation correcte des données déchargées de la mémoire des appareils et une traçabilité efficace des opérations effectuées.

3 Références réglementaires et normatives

- a) Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route tel que modifié notamment par le Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 et le règlement (CE) n° 1360/2002 du Conseil du 13 juin 2002;
- b) EN 1047-1 (version octobre 1996): Unités de stockage en lieu sûr – Classification et méthodes d'essai de résistance au feu – Partie 1: Meubles réfractaires;
- c) EN 1143-1 (version août 2005): Unités de stockage en lieux sûrs – Prescriptions, classification et méthodes d'essai pour la résistance à l'effraction – Partie 1: Coffres-forts, distributeurs automatiques de billets (DAB), portes fortes et chambres fortes.

Les règlements et directives sont tenus à la disposition des intéressés par la Commission Européenne à partir de son site Internet (<http://europa.eu.int/eur-lex/fr/index.html>). Il en est de même avec la législation luxembourgeoise qui est disponible à partir du site Internet <http://www.legilux.public.lu/leg/index.html>.

L'autorité compétente pour la diffusion des normes EN au Luxembourg est le «SERVICE DE L'ÉNERGIE DE L'ÉTAT – Organisme Luxembourgeois de Normalisation».

4 Définitions

Pour les besoins de la présente annexe, les définitions suivantes sont utilisées:

4.1 Installation de tachygraphe:

Appareil de contrôle tel que spécifié par le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Le tachygraphe est un ensemble technique composé d'un capteur de mouvement, d'une unité véhicule, d'un tachymètre et des liaisons mécaniques ou électriques entre ces éléments et, le cas échéant, de la plaquette d'installation et des plombages. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de «Tachygraphe» est synonyme du terme «Installation de tachygraphe».

4.2 Installation de tachygraphe analogique:

Tachygraphe conforme à l'annexe I du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de «Tachygraphe analogique» est synonyme du terme «Installation de tachygraphe analogique».

4.3 Installation de tachygraphe numérique:

Tachygraphe conforme à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de «Tachygraphe numérique» est synonyme du terme «Installation de tachygraphe numérique».

4.4 Règlement:

Le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes avec ses annexes.

4.5 Agrément:

Autorisation officielle temporaire et renouvelable pour effectuer des opérations d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service de tachygraphes.

4.6 Agrément de plein droit:

Type d'agrément réservé aux fabricants de véhicules ou de tachygraphes pour autant que les véhicules ou les tachygraphes relèvent de leur propre fabrication.

4.7 Agrément administratif:

Type d'agrément réservé au mandataire officiel d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes avec siège social au Luxembourg et à tout atelier avec siège social au Luxembourg.

4.8 Demandeur d'un agrément:

Fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou mandataire officiel d'un tel fabricant avec siège social au Luxembourg demandant l'obtention d'un agrément administratif d'un atelier.

4.9 Candidat à l'agrément:

Atelier pour compte duquel une demande en obtention d'un agrément a été introduite.

4.10 Atelier agréé:

Atelier détenteur d'un agrément en cours de validité.

4.11 Expert technicien:

Employé technique d'un atelier agréé ayant participé avec succès à un stage introductif de cinq jours en matière de tachygraphe et au moins tous les trois ans de deux journées de formation continue concernant la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service d'installations de tachygraphes auprès d'un fabricant de véhicules ou de tachygraphes.

4.12 Intervention:

Opération d'installation, d'activation, d'étalonnage, de vérification, de réparation ou de mise hors service d'un tachygraphe.

4.13 Installation:

Montage d'un tachygraphe dans un véhicule.

4.14 Activation:

Intervention sur un tachygraphe numérique nécessitant l'emploi d'une carte d'atelier et le code d'identification personnel (PIN-Code) afférent visant à rendre le tachygraphe pleinement opérationnel dans toutes ses fonctions, y inclus les mécanismes de sécurité.

4.15 Étalonnage:

Mise à jour ou confirmation des paramètres du véhicule; dans le cas d'un tachygraphe numérique, ces paramètres sont conservés en mémoire et l'étalonnage nécessite l'emploi d'une carte d'atelier et du code d'identification (PIN-Code).

4.16 Vérification:

Intervention composée d'une série d'opérations destinées à assurer aussi bien le fonctionnement correct d'un tachygraphe que le réglage correct des paramètres du véhicule.

4.17 Réparation:

Intervention sur un tachygraphe suite à une défaillance technique visant à rétablir le bon fonctionnement tout en nécessitant la coupure de l'alimentation électrique, le démontage et, le cas échéant, le désassemblage d'un composant.

4.18 Mise hors service:

Intervention sur un tachygraphe visant à l'écartier du véhicule dans lequel il était installé, soit pour définitivement exclure son utilisation future, soit pour le réparer et/ou pour l'installer plus tard sur un autre véhicule ou sur le véhicule d'origine.

4.19 Responsable pour la sécurité:

Employé d'un atelier agréé, nommé désigné par la direction ou les responsables de l'atelier, en charge de l'exécution correcte ou de la surveillance de l'exécution correcte des dispositions du chapitre 8 de la présente annexe.

5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes**5.1 Demande d'agrément**

L'agrément incombe au ministre ayant les transports dans ses attributions.

Exigence 1: La demande d'agrément est à adresser au ministre moyennant le formulaire prévu à cette fin.

Exigence 2: Le cas échéant, les pièces justificatives sont à joindre à la demande.

Suivant les définitions des paragraphes 4.6 et 4.7, seul un fabricant de véhicules ou de tachygraphes ou son mandataire officiel au Luxembourg peut introduire une demande d'agrément.

5.2 Cas d'agrément

Les cas d'agrément suivants sont possibles:

- a) Installation, étalonnage et vérification de tachygraphes analogiques;
- b) Installation, étalonnage, vérification et réparation des tachygraphes analogiques;
- c) Installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service des tachygraphes numériques;
- d) Installation, activation, étalonnage, vérification, réparation et mise hors service des tachygraphes numériques.

Plusieurs cas d'agrément peuvent être combinés.

5.3 Conditions d'obtention d'agrément**5.3.1 Fiabilité**

Exigence 3: Le candidat à l'agrément doit porter garantie pour l'application fiable des pouvoirs et des missions lui attribués par l'agrément. En particulier, la transposition en bonne et due forme du pouvoir de surveillance et de direction doit être garantie.

5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens

Exigence 4: Le candidat à l'agrément doit démontrer les compétences et les expériences en matière de technique automobile, d'électronique et de mécanique de précision des experts techniciens qu'il chargera de l'exécution fiable des activités faisant l'objet de l'agrément.

Exigence 5: Les experts techniciens doivent avoir les qualités morales nécessaires pour l'accomplissement des tâches qui leurs sont confiées. En particulier, une personne précédemment condamnée pour avoir commis des délits en relation avec l'étalonnage et la vérification d'installations de tachygraphes doit avoir fait l'objet d'une réhabilitation complète.

Exigence 6: Lesdits experts doivent avoir suivi avec succès un stage d'introduction d'une durée d'au moins trois jours pour les activités couvertes par l'agrément sous a) du paragraphe 5.2 et d'une durée d'au moins deux jours supplémentaires pour chacune des activités couvertes par les agréments sous b), c) et d) du même paragraphe.

Cette (ces) formation(s) doi(ven)t être dispensée(s) par un fabricant de tachygraphes ou par son mandataire en ce qui concerne la construction, la fonction, l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la mise hors service et, le cas échéant, la réparation des tachygraphes.^{1 2}

Exigence 7: Les formations doivent être tenues à jour au moins tous les trois ans par deux jours de formation supplémentaires par cas d'agrément. Les certificats de participation aux stages de mise à jour pour les activités couvertes par les agréments sous c) et d) du paragraphe 5.2 doivent être transmis immédiatement à l'autorité mentionnée sous 5.5.

Le contenu et la qualité des prédits cours de formation peuvent être vérifiés lors des audits externes dont mention au chapitre 9.3. La non conformité du contenu ou de la qualité des cours de formation dispensées selon les règles de l'art en la matière peut être sanctionnée par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément de l'atelier et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier de(s) l'expert(s) technicien(s).

¹ Les certificats de participation au stage d'introduction sont à joindre à la demande (de renouvellement) d'agrément.

² En principe, l'homologation des experts est limitée à une durée de trois ans; toutefois, elle peut être renouvelée sous condition pour l'expert intéressé de suivre avec succès une formation continue en la matière visée et de demander le renouvellement dans les conditions du paragraphe 5.1.

Exigence 8: Tout atelier agréé doit désigner un responsable de sécurité.

Exigence 9: Tout atelier agréé doit disposer d'un organigramme de son personnel.

5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements

Exigence 10: Le candidat à l'agrément doit avoir à sa libre disposition un atelier fixe permettant l'accès et l'accueil sécurisé de véhicules aux poids et dimensions usuels dans le domaine.

Exigence 11: En outre, l'atelier du candidat à l'agrément doit être équipé au moins des appareils de contrôle, des installations et des équipements suivants, tous à l'état actuel de la technique:

- a) fosse, pont élévateur, ou rampe d'une limite de charge suffisante;
- b) banc d'essai à rouleaux approprié dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique ou surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique;
- c) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer des vitesses et des longueurs de parcours;
- d) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur «k») respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»);
- e) installations destinées à prévenir des manipulations abusives: équipement de plombage et marque de scellement¹, feuilles de plombage autodestructibles en cas d'enlèvement, sceaux, etc.
- f) installation de remplissage des pneumatiques muni d'un instrument de mesure de la pression étalonné;
- g) outils et autres instruments de mesure suivant spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes;

Exigence 12: pour les cas d'agrément sous a) et b) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe analogique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; au minimum, un instrument d'évaluation pour feuilles d'enregistrement avec loupe, un appareil de vérification de l'horloge du tachygraphe et des gabarits de contrôle sont nécessaires;

Exigence 13: pour les cas d'agrément sous c) et d) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe numérique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; y inclus un équipement approprié permettant en toute sécurité le déchargement, le stockage, la manipulation et la transmission sécurisée au propriétaire des données stockées dans la mémoire du tachygraphe ainsi qu'un coffre-fort de taille suffisante présentant une résistance à l'attaque avec effraction au moins du degré I suivant la norme EN 1143-1, équipé d'une fermeture permettant de retracer les personnes ayant accédé à son intérieur et d'une résistance au feu classifiée au moins S 60 DIS suivant la norme EN 1047-1, ces facultés devant être certifiées par le European Certification Board Security Systems (ECB-S) moyennant des plaquettes fixées à l'intérieur, ou tout autre unité de stockage en lieu sûr répondant au moins aux mêmes critères.

5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément

5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes

Exigence 14: Les interventions sur des tachygraphes sont exclusivement exécutées par des experts techniciens énoncés nominativement dans l'agrément qui mentionne par ailleurs les détails en ce qui concerne le lieu de travail (atelier), l'activité (installation, activation, étalonnage, vérification, réparation, mise hors service) ainsi que les produits visés (marques et types de tachygraphes).

Exigence 15: Toutes les interventions sur des installations de tachygraphe telles que l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service doivent être exécutées suivant les dispositions de la présente annexe.

5.4.2 Maintenance

Exigence 16: Les installations et les équipements dont est question au paragraphe 5.3.3 doivent être maintenus en état réglementaire et leur état technique doit être conforme aux indications de leur constructeur.

En particulier, les équipements dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique doivent fonctionner correctement et dans les tolérances spécifiées. À cette fin, ils doivent être étalonnés suivant les spécifications de leurs fabricants au moins dans les intervalles prescrits par celui-ci et porter un marquage y afférent en cours de validité. Par ailleurs, les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage de ces équipements doivent être archivés pendant une durée de cinq années et tenus à la disposition des auditeurs externes.

5.4.3 Documentation à mettre à disposition

Exigence 17: Afin de servir comme ouvrages de référence aux experts techniciens, la documentation suivante, facilement accessible et dans la version la plus récente, doit être à leur disposition:

- le règlement;
- la présente annexe du règlement;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 6.3 de la présente annexe;

¹ Une marque de scellement sera attribuée à tout détenteur d'un agrément par le ministre des Transports.

- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 7 de la présente annexe;
- les procédures de sécurité dont question au chapitre 8 de la présente annexe;
- manuels technique et instructions de travail des fabricants de véhicules et de tachygraphes;
- le 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;
- le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85;
- le règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CEE) n° 3688/92 de la Commission du 21 décembre 1992 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) n° 2479/95 de la Commission du 25 octobre 1995 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) n° 1056/97 de la Commission du 11 juin 1997 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- la directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 2004/11/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant la directive 92/24/CEE du Conseil relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément

L'Administration des Douanes et Accises est l'autorité compétente pour la réception des ateliers (fixes ou mobiles) à agréer ainsi que pour réceptionner leurs succursales et leurs installations. À cette fin l'Administration des Douanes et Accises procède à un audit initial selon les dispositions du chapitre 9.3. Elle supervise les détenteurs d'un agrément et les contrôle régulièrement.

5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile

Exigence 18: Le détenteur d'un agrément peut à tout moment demander auprès du ministre l'extension de son agrément en faveur d'une succursale lui appartenant ou lui subordonnée ainsi que pour un atelier mobile, sous condition toutefois que toute succursale et tout atelier mobile particulier satisfera aux exigences des paragraphes 5.3.1, 5.3.2 et 5.3.3 et qu'une observation rigoureuse des obligations et conditions du paragraphe 5.4 soit garantie.¹

5.7 Transfert d'un agrément

Le transfert d'un agrément d'un atelier agréé au profit d'un autre atelier n'est pas autorisé. En cas de changement du propriétaire ou suite à des modifications majeures en ce qui concerne l'infrastructure ou les équipements d'un atelier agréé, l'Administration des Douanes et Accises doit en être informée et celle-ci peut vérifier la conformité des nouvelles conditions de fonctionnement aux dispositions de la présente annexe. Un atelier ne peut sous-traiter aucune des interventions pour lesquelles il est agréé.

5.8 Durée de validité de l'agrément

La durée de validité est de trois ans. Elle peut être prolongée pour de nouvelles périodes successives de trois ans sous condition pour l'atelier agréé d'en faire la demande moyennant le formulaire prévu à cette fin en y joignant les preuves de formation continue des experts techniciens. Par ailleurs, le renouvellement de l'agrément dépend du résultat d'un audit de renouvellement suivant les dispositions du chapitre 9.3. que l'Administration des Douanes et Accises est en droit d'exécuter avant tout renouvellement d'un agrément. Cet audit peut être complet ou partiel.

¹ Les ateliers mobiles ne sont pas soumis à l'obligation de la mise à disposition permanente des éléments énumérés au paragraphe 5.3.3, sous condition pour ces éléments de faire l'objet d'un accord contractuel avec le client concerné, garantissant ainsi la libre disponibilité de ces équipements dans les ateliers de celui-ci; en pareils cas, les ateliers clients feront tout comme l'atelier mobile l'objet d'un agrément et d'une surveillance suivant les dispositions du paragraphe 5.5 et seront inclus dans l'agrément administratif.

6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes

6.1 Cas de vérifications

Exigence 19: Chacune des manipulations ou circonstances suivantes donne lieu à une vérification:

- a) toute installation suivie, le cas échéant, de l'activation d'un tachygraphe;
- b) toute vérification et toute réparation d'un tachygraphe;
- c) toute inexactitude de l'horloge du tachygraphe supérieure à 20 minutes;
- d) toute modification du coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»);
- e) toute modification de la circonférence effective des pneumatiques (valeur «l»), due à un changement des dimensions des pneumatiques;
- f) expiration d'un délai de deux ans après la dernière vérification;
- g) tout changement du numéro d'immatriculation du véhicule dans le cas d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique.

Au sens de la présente annexe, le cas d'une intervention limitée sur une installation de tachygraphe consiste dans:

- h) tout remplacement de plombages ou de scellements de connexions mécaniques ou électriques d'installations de tachygraphes.

6.2 Étendue de la vérification

6.2.1 Vérifications préliminaires

Exigence 20: Toute vérification d'un tachygraphe selon les dispositions des chapitres 6.2.2 à 6.2.4 doit être précédée par les vérifications suivantes et les résultats de ces vérifications doivent être reportés dans le registre dont question au chapitre 9.1:

- présence et état des plombs ou feuilles de plombage obligatoires, fixées lors de vérifications antérieures;
- concordance entre les informations inscrites sur la plaquette d'installation et les données programmées dans le cas d'un tachygraphe numérique;
- présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe.

Exigence 21: En cas de présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe, outre l'enregistrement de cet état de chose dans le registre dont est question au chapitre 9.1, avant la mise en place de nouveaux plombs, l'Administration des douanes et accises en doit être informée par écrit par un responsable de l'atelier qui indique également à cette administration les numéros d'immatriculation et d'identification (numéro de châssis) du véhicule concerné.

6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))

- a) Vérifier la constante du tachygraphe (valeur «k») sur la plaque signalétique.
- b) Brancher l'appareil de contrôle décrit au deuxième alinéa sous d) du paragraphe 5.3.3 pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur «k») respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»).
- c) Faire rouler le véhicule dans les conditions suivantes:¹
 - véhicule non chargé à l'exception du conducteur, en ordre de marche;
 - pneumatiques dans un état réglementaire, remplis à la pression recommandée par le fabricant du véhicule;
 - mouvement rectiligne sur terrain plat à une vitesse approximative de 5 km/h ou sur un banc d'essai à rouleaux à une vitesse de 50 km/h \pm 5km/h, le cas échéant ces valeurs peuvent être remplacées par des valeurs recommandées par le constructeur du banc d'essai.

Il peut être dérogé des conditions d'état normal d'un véhicule, tel que visé par le premier et par le troisième tiret, sous condition que l'(es) erreur(s) induites par cette façon de procéder puissent être compensés en adaptant les valeurs mesurées par voie de calcul (en comparant avec les valeurs et les tableaux de compensation des fabricants de véhicules ou de tachygraphes).

- d) Constater le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»)¹.
[w] = nombre de rotations ou d'impulsions au connecteur du tachygraphe pour 1 kilomètre parcouru.
- e) Ajuster le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») et la constante du tachygraphe (valeur «k») endéans une plage de tolérances de \pm 2% de façon que l'appareil puisse, après sa mise en place, respecter les valeurs limites²; pour des appareils non électronique, l'ajustement est à réaliser moyennant l'utilisation d'un engrenage tout en vérifiant les valeurs limites précitées.
- f) Le cas échéant, vérifier la bonne installation et le bon fonctionnement de l'arbre de transmission.

¹ Le véhicule doit rouler sur une surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») ou la constante de l'appareil (valeur k) ou sur un banc d'essai à rouleaux approprié dont le fonctionnement conforme est garanti par un étalonnage périodique.

² Selon le cas, voire l'annexe du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1) ou l'annexe du règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))

- a) Dans le cas d'un tachygraphe analogique, écrire les données du véhicule ainsi que la date sur une feuille d'enregistrement, munir celle-ci du cachet «Feuille d'essai» et positionner la feuille d'enregistrement dans l'unité véhicule du tachygraphe.
- b) Vérifier le tachygraphe moyennant un équipement de contrôle étalonné pour surveiller les limites autorisées:¹
- c) Création d'un «diagramme de référence»:
 - viser trois points de référence selon l'indicateur de vitesse (p. ex. 40, 80, 120 km/h pour vitesse maximale de 125 km/h);
 - établir un diagramme de référence (monter momentanément jusqu'à la vitesse maximale, couper le tachygraphe après environ 60 secondes = descente instantanée de la ligne de référence);
 - nouvelle montée jusqu'à vitesse maximale, descendre vitesse par trois paliers d'une durée d'environ 60 secondes chacun;
 - contrôler la feuille d'enregistrement moyennant une loupe ou les données enregistrées sur la carte d'atelier ou sur la carte de conducteur moyennant un équipement adapté.

Remarques:

Au cas où le diagramme de référence obtenu suivant la procédure susnommée serait inexploitable, le tachygraphe doit être remis en bon état par le fabricant ou par un atelier mandaté par lui; la vérification de l'appareil selon le présent paragraphe devant être répétée par la suite.

Le diagramme de référence sert comme preuve des enregistrements réglementaires.

Lors de l'opération d'installation d'un tachygraphe, la vérification suivant le présent paragraphe n'est pas obligatoire au cas où celle-ci aurait déjà été effectuée auparavant par le fabricant du tachygraphe ou par un atelier mandaté, sous condition toutefois que cette vérification date de moins d'une année.

6.2.4 Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h))

- a) Mise en place du tachygraphe dans le véhicule et raccordement mécanique et/ou électrique.
- b) Contrôle de fonctionnement, soit moyennant un essai sur route soit moyennant un test sur banc d'essai à rouleaux.
- c) Lors d'une révision d'un tachygraphe installé selon le paragraphe 6.1, alinéas a) à f), le coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») ajusté est vérifié et inscrit sous la rubrique [w] de la plaquette d'installation; au cas de tachygraphes à ajustement électronique de la constante du tachygraphe (valeur «k») au coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w»), la constante «k» est vérifiée et inscrite sous la rubrique [w] de la plaquette d'installation.
- d) Tout raccordement mécanique ou électrique démontable doit être protégé contre des interventions abusives (plombages, scellements etc.).¹
- e) Montage ou renouvellement de la plaquette d'installation suivant le paragraphe 6.4.

6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications

Exigence 22: Les opérations définies au chapitre 6.2 doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. La prédite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

6.4 Plaquette d'installation

6.4.1 Premier montage et renouvellement

- Après toute vérification subséquente au montage d'une installation d'un tachygraphe, (selon paragraphe 6.1, cas a)), le véhicule est à pourvoir d'une plaquette d'installation.
- La plaquette d'installation est à remplacer par une nouvelle plaquette suite à toute autre vérification (selon paragraphe 6.1, cas b) à e)), une vérification dans les conditions du point f) du paragraphe 6.1 n'entraînant pas un tel remplacement sous condition qu'aucune autre intervention n'ait été effectuée.
- La plaquette d'installation fait office de certificat pour l'exécution conforme de l'installation ou de la vérification d'un tachygraphe.

6.4.2 Données sur la plaquette d'installation

Les données suivantes doivent figurer sur la plaquette d'installation:

- nom et adresse ou logo de l'atelier ou de l'organisme responsable pour la mise en place de la plaquette d'installation;
- date de la vérification;
- numéro d'immatriculation ou au moins les 8 derniers caractères alphanumériques du numéro d'identification du véhicule (VIN);

¹ Voir annexe du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et annexe du règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

- coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») ajusté respectivement constante de l'appareil de contrôle (valeur «k») ajustée sous la forme « $[W] = \dots U/km$ » ou « $[W] = \dots Imp/km$ »;
- Circonférence effective des pneumatiques sous la forme « $l = mm$ ».

6.4.3 Endroit de fixation et plombage

- la plaquette d'installation est à fixer à un endroit bien visible de la cabine de conducteur, de préférence sur le tachygraphe ou le tachymètre;
- la plaquette d'installation est à plomber; l'utilisation d'une feuille de plombage est autorisée.

6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique

Préalablement à toute mise hors service d'un tachygraphe numérique, les données enregistrées dans la mémoire de l'appareil doivent être déchargées en accord avec les dispositions du chapitre 7.1. L'appareil mis hors service doit être retourné soit au propriétaire du véhicule pour une utilisation ultérieure, soit au fabricant de l'appareil ou son mandataire pour une réparation, pour des raisons de garantie ou de mise à la ferraille.

7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique

Les exigences du présent chapitre sont applicables pour les ateliers agréés selon le cas c) et d) du chapitre 5.2.

Exigence 23: Les opérations définies au présent chapitre doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. Ladite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

7.1 Déchargement des données

Exigence 24: Toute mise hors service d'un tachygraphe numérique doit être précédée par un déchargement des données stockées dans la mémoire de celui-ci depuis le dernier déchargement identifiable effectué moyennant une carte d'entreprise. L'atelier agréé doit informer par écrit le détenteur de cette carte du déchargement et tenir à la disposition de celui-ci les données pour une durée d'au moins une année.

Les ateliers agréés sont autorisés à procéder à des déchargements de données au-delà des circonstances dans lesquelles un déchargement est obligatoire (p.ex. en sous-traitance de stockage des données pour des entreprises de transports). Ces déchargements peuvent concerner une partie ou l'intégralité de la mémoire de l'unité véhicule. En pareil cas, toutes les dispositions du présent cahier des charges quant à la sécurité, la traçabilité et les audits sont applicables.

7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées

Exigence 25: Les données déchargées sont à transmettre à l'entreprise de transport appropriée uniquement sur demande écrite de celle-ci. L'entreprise de transport appropriée est celle qui détient la carte d'entreprise avec laquelle l'accès à ces données a été verrouillé. La transmission des données à une troisième partie est uniquement autorisée suite à une autorisation écrite de la prédite entreprise de transport.

Des données plus anciennes peuvent également être restituées aux entreprises de transports appropriées à condition pour celles-ci de les demander par écrit et à condition que ces entreprises soient identifiables comme propriétaires de ces données moyennant leurs cartes d'entreprise.

Exigence 26: L'atelier agréé prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la transmission des données déchargées uniquement aux personnes ou aux organisations autorisées.

Exigence 27: L'atelier agréé transmet à l'entreprise de transport appropriée, ensemble avec les données déchargées, un «Certificat de déchargement et de transmission de données» suivant le modèle qui suit, dûment rempli et signé par les personnes compétentes.

<u>Certificat sur l'impossibilité*) de déchargement et de transmission de données</u>	
Numéro du certificat: _____	
<u>Informations sur le véhicule et l'entreprise de transports:</u> <u>Véhicule:</u> Numéro d'immatriculation: Numéro de châssis: Fabricant: Modèle: <u>Entreprise/Organisme de transport:</u> Nom: Adresse: Numéro de carte d'entreprise:	<u>Informations sur l'atelier agréé:</u> Nom: Adresse: Numéro d'agrément: Nom de l'expert technicien: Numéro de carte d'atelier:
<u>Informations sur l'unité véhicule:</u> Fabricant: Modèle: Numéro de série: Année de fabrication: Numéro d'homologation:	<u>Informations sur le téléchargement</u> Affich. des données à l'écran possible? Oui/Non*) Impression des données possible? Oui/Non*) Déchargement de données possible? Oui/Non*) Si oui, toutes les données? Oui/Non*) Si non, pourquoi? Date de déchargement: Date de transmission au demandeur: Moyen de transmission:
<u>Déclaration:</u> Le présent document atteste que la société ou l'organisme de transport identifié ci-dessus a déposé une demande écrite pour le déchargement et la transmission des données enregistrées dans l'unité véhicule identifié ci-dessus. Les données sollicitées ont été déchargées et transmises au demandeur conformément aux dispositions légales en la matière. *) Pour des raisons liées à un dysfonctionnement technique, il n'est pas possible de décharger et de transmettre les données sollicitées au demandeur. *)	
<u>Nom, prénom et signature de l'expert technicien:</u>	<u>Nom, prénom et signature du responsable de l'atelier:</u>
*) = biffer ce qui ne convient pas	

Exigence 28: Lors de chaque déchargement de données, l'atelier agréé établit une liste de toutes les opérations de verrouillage et de déverrouillage depuis le dernier déchargement de données des entreprises de transport ayant opéré le véhicule. Cette liste inclut le nom des entreprises de transports, leurs adresses et les numéros des cartes d'entreprise.

Exigence 29: Le transfert des données déchargées vers l'entreprise de transport appropriée doit se faire moyennant une des méthodes suivantes:

- remise au conducteur du véhicule ou à un autre messenger d'un disque CD/DVD ou d'un autre support informatique contenant les données encryptées;
- envoi des données encryptées par courrier électronique ou par d'autres moyens basés sur la technologie de l'internet;
- envoi d'un disque CD/DVD ou autre support informatique contenant les données encryptées par lettre recommandée contre accusé de réception.

7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées

Exigence 30: Le déchargement et le stockage des données ne doit en rien affecter les mécanismes de sécurité qui protègent leur intégrité et leur authenticité. Par ailleurs, les signatures/certificats numériques associés aux données doivent faire partie intégrante des sauvegardes qui doivent être effectuées en conformité à la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Exigence 31: L'atelier agréé doit tenir les données déchargées à disposition des agents et fonctionnaires des organismes de contrôle compétents. (voir chapitre 9.3)

7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique

Exigence 32: Afin de préserver l'intégrité et l'authenticité des données déchargées (voir chapitre 7.3) seuls des équipements intelligents dédiés (IDE) à des moyens de sauvegarde externes appropriés ou approuvés sont autorisés. Ces équipements doivent être protégés contre une utilisation non autorisée moyennant des mécanismes d'identification personnelles (p. ex.: code secret personnel). Il en est de même pour chaque ordinateur par l'intermédiaire duquel, l'accès aux données des tachygraphes est possible. La transmission électronique des données doit se faire moyennant des envois sécurisés (SSL, SMIME, ...). Les équipements sus mentionnés doivent être équipés de lecteurs de carte.

7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données

Exigence 33: Au cas où le dysfonctionnement d'un tachygraphe numérique ne permettrait pas le déchargement complet des données enregistrées, le «Certificat de déchargement et de transmission de données» dont question au chapitre 7.2 est à remplir comme «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données».

Au cas où le dysfonctionnement sus mentionné ne permettrait aucun déchargement, le «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données» est à transmettre au dernier utilisateur du véhicule.

Au cas où la dernière entreprise ayant opéré le véhicule peut être identifiée mais les données ne peuvent être déchargées que partiellement, le «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données» est à transmettre à cette entreprise et les données déchargées sont à stocker suivant les dispositions du chapitre 7.3.

Au cas où l'utilisation future de l'unité véhicule serait exclue, les dispositions du chapitre 7.2 sont applicables et un éventuel «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données» est à transmettre à l'entreprise qui détient l'appareil.

8 Sécurité des ateliers

Le responsable pour la sécurité de l'atelier est en charge du respect de toutes les exigences du présent chapitre.

Exigence 34: À cette fin, il est responsable pour la rédaction et la mise à jour de procédures écrites y afférentes. Par ailleurs, il doit s'assurer que ces procédures et leurs mises à jour sont diffusées aux experts techniciens et que leur contenu est compris par ceux-ci.

Exigence 35: L'atelier agréé doit disposer d'une zone de sécurité non accessible au public. Cette zone doit être marquée bien visiblement.

Exigence 36: L'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3 et les tachygraphes numériques en attente d'installation sur des véhicules doivent se trouver dans la zone de sécurité.

8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation

Exigence 37: Les plombs, les marques de scellements, les poinçons pour les réaliser, les feuilles de plombage, les plaquettes d'installation et les moyens à les réaliser doivent être stockés dans l'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3.

8.2 Les cartes d'atelier

Tout atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2 doit garantir le respect des dispositions qui suivent:

8.2.1 Responsabilités des experts techniciens

Exigence 38: Tout expert technicien détenteur d'une carte d'atelier doit s'engager par écrit à:

- ne jamais mettre sa carte à la disposition d'une autre personne;
- ne jamais communiquer le code d'identification personnel de sa carte¹ ;
- décharger régulièrement la mémoire de sa carte avant que des données stockées ne soient perdues;
- signaler immédiatement toute perte, tout vol ou tout dysfonctionnement de sa carte au responsable de sécurité;
- remettre en temps utile au responsable de sécurité toute carte venant à échéance ou présentant une défectuosité en vue du renouvellement ou du remplacement;
- remettre au responsable de sécurité sa carte au cas où il met fin à sa relation de travail avec l'atelier agréé;
- informer sans délai le responsable de sécurité en cas de soupçon d'une utilisation illicite de sa carte d'atelier et de son code d'utilisation personnel;
- confier sa carte d'atelier au responsable de sécurité à la fin de chaque période journalière de travail.

Des dérogations à cette dernière disposition sont autorisées si d'autres conditions de sécurité équivalentes sont prévues.

Un expert technicien est tenu responsable de toutes les activités exercées par l'intermédiaire de sa carte d'atelier; cette dernière disposition est également valable pour des actions effectuées par un apprenti en formation sous sa surveillance.

8.2.2 Responsabilités de l'atelier

Exigence 39: L'atelier agréé demande l'obtention d'une carte d'atelier pour chaque expert technicien.

Exigence 40: Toute carte d'atelier en cours de validité doit être mise à la disposition des agents de l'Administration des Douanes et Accises sur leur demande lors des audits dont est fait mention au chapitre 9.3.

Exigence 41: Toute carte d'atelier hors d'utilisation doit être stockée dans l'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3 et aucune carte ne doit quitter les locaux de l'atelier agréé sauf pour des essais du tachygraphe sur route.

Exigence 42: L'atelier agréé s'assure qu'aucun expert technicien n'utilise la carte d'atelier émise au nom d'un autre expert technicien.

Exigence 43: L'atelier agréé supporte les experts techniciens dans leurs efforts à garder leur code d'identification personnel au secret.

Exigence 44: L'atelier veille que les données relatives aux interventions effectuées moyennant les cartes d'atelier sont déchargées de la mémoire des cartes avant que des données y stockées soient perdues.

Exigence 45: L'atelier agréé possède et tient à jour des procédures écrites concernant l'accès, l'organisation et les responsabilités liés à l'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3 et à la zone de sécurité et en informe son personnel.

Exigence 46: Le responsable pour la sécurité de l'atelier doit récupérer les cartes d'atelier venant à échéance ou présentant une défectuosité qu'il restitue à la SNCT en tant qu'organisme responsable pour l'émission des cartes de tachygraphe en vue de leur renouvellement ou leur remplacement. Il en est de même pour les cartes d'atelier des experts techniciens ayant quitté l'atelier agréé. Le responsable de sécurité informe immédiatement la SNCT de chaque carte d'atelier perdue ou volée. L'atelier agréé peut être tenu responsable des conséquences d'éventuelles interventions frauduleuses effectuées entre la perte ou le vol de la carte et le moment de la déclaration de ce vol ou de cette perte à la SNCT.

8.3 Les données

Exigence 47: Les équipements permettant l'accès aux données déchargées et stockées suivant les dispositions du chapitre 7.3 doivent se trouver dans la zone de sécurité.

Exigence 48: Un relevé tenu à jour énonçant le personnel de l'atelier agréé ayant accès aux données déchargées et sauvegardées doit exister.

9 Traçabilité, audits internes et externes

9.1 Traçabilité

Exigence 49: Un registre permettant le retraçage chronologique de chaque opération de vérification, d'étalonnage, de réparation et de mise hors service des tachygraphes est à tenir à jour et à soumettre aux agents de l'Administration des Douanes et Accises à la demande de ceux-ci.

Exigence 50: Ledit registre doit, pour chaque intervention, inclure les informations suivantes:

- genre de l'intervention (installation, étalonnage, vérification, réparation ou mise hors service);
- date et résultat de l'intervention;
- numéros d'immatriculation (VRN) et d'identification (VIN) du véhicule;

¹ Une carte d'atelier est invalidée de façon définitive par une quintuple entrée consécutive erronée du code d'identification personnel et doit être remplacée par la SNCT.

- fabricant du véhicule;
- propriétaire ou détenteur du véhicule;
- date de la dernière vérification de l'installation du tachygraphe;
- coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») respectivement constante du tachygraphe (valeur «k») du véhicule;
- circonférence effective des pneumatiques du véhicule;
- indications permettant l'identification sans équivoque du tachygraphe (fabricant, marque, numéro de série, etc.);
- nom(s) du ou des expert(s)-technicien(s) ayant procédé à l'intervention.

9.2 Audits internes

Exigence 51: La direction de l'atelier agréé procède ou fait procéder par un organisme externe au moins annuellement à des audits des enregistrements du registre dont question au chapitre 9.1 afin de vérifier l'exactitude de celui-ci. Par ailleurs, dans le cas d'un atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2, lors de cet audit, la conformité de la sauvegarde et de la sauvegarde de sécurité des données déchargées est vérifiée. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

Exigence 52: La direction de l'atelier agréé procède régulièrement à des audits de la qualité des interventions effectuées par l'atelier. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

9.3 Audits externes

En vue de l'exécution des tâches qui lui incombent suivant les dispositions des chapitres 5.5 et 5.8, l'Administration des Douanes et Accises procède à des audits auprès des ateliers agréés.

Exigence 53: Pour l'exécution de ces audits, l'accès pendant les horaires de travail au terrain, à l'atelier, ainsi qu'aux bancs d'essai et aux localités de bureaux y inclus la zone de sécurité est à accorder aux agents de l'Administration des Douanes et Accises et à ses experts.

Exigence 54: Lors de ces audits, l'Administration des Douanes et Accises et ses experts sont en droit de se faire produire et d'enregistrer notamment les données suivantes:

- nom(s) et prénom(s) des dirigeants et du responsable de sécurité de l'atelier;
- marques et types des installations, outils et équipements agréés;
- enregistrements des opérations d'étalonnage et de maintenance tel que spécifiées au chapitre 5.4.2;
- nom(s) et prénom(s) des experts techniciens de l'atelier;
- détails de la formation de base et de la formation professionnelle continue des experts techniciens;
- le cas échéant, détails des cartes d'atelier émises au nom de l'atelier et des experts techniciens autorisés à utiliser ces cartes;
- le registre dont est fait mention au chapitre 9.1;
- le résultat des audits internes dont est fait mention au chapitre 9.2.

10 Dispositions générales

10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données

Exigence 55: Les enregistrements ainsi que les données et sauvegardes de données suivantes doivent être stockés dans l'armoire anti-effraction et anti-incendie dont mention au chapitre 5.3.3 pour les durées suivantes:

- les données déchargées en vertu des dispositions du chapitre 7.1 ainsi qu'une copie de sauvegarde de ces données pour la durée d'une année;
- les notifications écrites aux entreprises dont mention au chapitre 7.1 pour la durée d'une année;
- les autorisations de transmission de données à des tierces parties dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- une copie de chaque «Certificat de déchargement et de transmission de données» et de chaque «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données» délivré ainsi que les détails de la carte d'entreprise de l'entreprise à laquelle les données ont été transmises pour la durée de deux années;
- les listes témoignant des opérations de verrouillage et de déverrouillage dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- date, méthode et preuve de transmission (p.ex.: accusé de réception postale ou du messenger ou reçu par courrier électronique) des données déchargées et transmises pour la durée d'une année.
- les données déchargées des cartes d'atelier relatives aux interventions effectuées pour une durée de trois ans;
- le relevé dont mention au chapitre 8.3 pour une durée de cinq ans;
- le registre dont mention au chapitre 9.1 pour une durée de cinq ans;
- les résultats des audits dont mention au chapitre 9.2 pour une durée de cinq ans;
- les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage des équipements dont mention au chapitre 5.4.2 pour une durée de cinq ans;
- les avis des fabricants de tachygraphes et de véhicules dont mention au chapitre 10.5 pour une durée de dix ans.

Lesdits enregistrements et données doivent être tenus à la disposition des auditeurs externes.

10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère

Exigence 56: Au Luxembourg, les interventions effectuées dans le cadre des cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doivent être effectuées moyennant des cartes d'atelier émises par la SNCT. Aucune intervention effectuée moyennant une carte d'atelier émise par une autorité étrangère est autorisée.

10.3 Documents affichés

Exigence 57: Tout atelier agréé doit afficher les documents ou une copie des documents tenus à jour suivants:

- l'agrément émis par le ministre y inclus les noms des experts techniciens;
- l'organigramme dont est fait mention au chapitre 5.3.2;
- certificats ou autorisations émanant du demandeur d'agrément, témoignant des liens de celui-ci avec l'atelier agréé;
- tout autre document éventuel attestant la certification ou l'accréditation de l'atelier agréé suivant une norme d'assurance qualité (p.ex.: ISO 9000ff, ISO 17020, etc.).

Le tableau d'affichage doit se trouver à un endroit protégé contre les intempéries et des encrassements de façon bien visible pour des visiteurs intéressés. En outre, il doit de par sa conception prévenir l'enlèvement non autorisé des documents ou copies des documents affichés.

10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers

Exigence 58: Sans préjudice des dispositions qui précèdent, tout atelier agréé pour le cas d'agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doit être en mesure d'effectuer sur tout type et tout modèle de tachygraphe numérique, indépendamment du fabricant de l'appareil, les interventions et opérations suivantes:

- installation, activation, étalonnage, vérification et mise hors service;
- mise en place d'une plaquette d'installation;
- plombage;
- déchargement et manipulation sécurisée des données enregistrées dans la mémoire de l'appareil;
- l'émission soit d'un «Certificat de déchargement et de transmission de données» soit d'un «Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données».

10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique

Dans le cas de l'installation d'un tachygraphe numérique sur un véhicule précédemment équipé d'un tachygraphe analogique, l'atelier agréé est responsable du bon fonctionnement de toutes les fonctionnalités du véhicule pouvant être affectées par ce remplacement.

Exigence 59: En particulier l'atelier agréé doit documenter la compatibilité technique entre le nouveau tachygraphe et le véhicule en question moyennant les avis écrits qu'il doit solliciter aussi bien auprès du fabricant du tachygraphe qu'auprès du fabricant du véhicule.

10.6 Infractions

Des infractions contre les dispositions légales et réglementaires de la présente annexe peuvent être sanctionnées par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément de l'atelier comportant la confiscation des marques de scellement et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier.

Entre autres, un ou plusieurs des faits suivants constatés sont considérés comme constituant une infraction aux règles précitées:

- défaillance(s) par rapport aux critères de l'agrément;
- qualité du travail effectué par l'atelier en dessous d'un niveau acceptable pendant une période prolongée;
- défaillances ou activités criminelles mettant en péril l'intégrité du système d'enregistrements des temps de conduite et de repos des conducteurs;
- déclarations erronées ou enregistrements falsifiés dans le but d'obtenir ou de maintenir l'agrément de l'atelier;
- tentatives visant à compromettre les éléments de sécurité des tachygraphes numériques.

Annexe II

M. Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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 et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
A	Equipage:				
01	Non-respect de l'âge minimal des receveurs – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 5.1. – AETR: art. 5				250
B	Durées de conduite:				
01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 9h<...<10h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 10h<...<11h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 10h<...<11h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 11h<...<12h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire - 56h<...<60h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				145
08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire - 60h<...<70h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				250
10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 90h<...<100h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				145

11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 100h<...<112h30 – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				250
C	Pauses:				
01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue - 4h30<...<5h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				145
02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue - 5h<...<6h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				250
D	Temps de repos:				
01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée - 10h<...<11h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée - 8h30<...<10h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 8h<...<9h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 7h<...<8h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(8h<...<9h) – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.				145
07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 7h<...<8h – AETR: art. 8.1				145
08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(7h<...<8h) – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.				250

08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 6h<...<7h – AETR: <i>art. 8.1</i>				250
10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 8h<...<9h – Règlement (CE) n° 561/2006: <i>art. 8.5.</i>				145
10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 7h<...<8h – AETR: <i>art. 8.2</i>				145
11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 7h<...<8h – Règlement (CE) n° 561/2006: <i>art. 8.5.</i>				250
11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 6h<...<7h – AETR: <i>art. 8.2</i>				250
13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - 22h<...<24h – Règlement (CE) n° 561/2006: <i>art. 8.6.</i>				145
13a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) - 33h<...<36h – AETR: <i>art. 8.3.</i>				145
13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 22h<...<24h – AETR: <i>art. 8.3.</i>				145
14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - 20h<...<22h – Règlement (CE) n° 561/2006: <i>art. 8.6.</i>				250
14a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) - 30h<...<33h – AETR: <i>art. 8.3.</i>				250
14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 20h<...<22h – AETR: <i>art. 8.3.</i>				250
16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 42h<...<45h – Règlement (CE) n° 561/2006: <i>art. 8.6.</i> – AETR: <i>art. 8.3.</i>				145
17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 36h<...<42h – Règlement (CE) n° 561/2006: <i>art. 8.6.</i> – AETR: <i>art. 8.3.</i>				250

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
G	Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement:				
03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				145
11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				145
13	Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				250
16	Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
17	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				250

22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				145
H	Indications à saisir:				
03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5bis. – AETR: art. 12.5bis. de l'annexe				145
K	Panne:				
02	Pas réparée en cours de route – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.1. – AETR: art. 13.1. de l'annexe				250
L	Saisie manuelle sur les sorties imprimées:				
03	Pas de signature sur la feuille provisoire – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.2. – AETR: art. 13.2. de l'annexe				250

Annexe III

N. Règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres

Référ. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
6					
-01	Défaut d'avoir une copie conforme de la licence communautaire valable à bord du véhicule				250
-02	Défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg				250
-03	Présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues				250
-04	Défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable				250