



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de règlement grand-ducal 6345

Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Date de dépôt : 20-10-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 01-02-2012

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
20-10-2011	Déposé	6345/00	<u>3</u>
09-12-2011	Avis de la Chambre des Salariés (22.11.2011)	6345/01	<u>14</u>
06-01-2012	Avis de la Chambre de Commerce (5.12.2011)	6345/02	<u>17</u>
01-02-2012	Avis du Conseil d'Etat (31.1.2012)	6345/03	<u>20</u>
14-02-2012	Prise de position du Gouvernement 1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (14.2.2012) 2) Prise de position du Gouvernement 3) Texte [...]	6345/04	<u>27</u>
22-03-2012	Avis de la Conférence des Présidents (22-03-2012)	6345/05	<u>39</u>
29-02-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (32) de la reunion du 29 février 2012	32	<u>44</u>
08-02-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (25) de la reunion du 8 février 2012	25	<u>79</u>
09-05-2012	Publié au Mémorial A n°94 en page 1078	6345	<u>116</u>

6345/00

N° 6345**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

- a. portant exécution et sanction du règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
- b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

* * *

*(Dépôt: le 20.10.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (17.10.2011).....	2
2) Exposé des motifs	2
3) Texte du projet de règlement grand-ducal.....	3
4) Commentaire des articles	6

*

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

(17.10.2011)

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.

Je joins le texte du projet de règlement grand-ducal, l'exposé des motifs, le commentaire des articles ainsi que la fiche d'évaluation d'impact et la fiche financière.

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*

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le 21 octobre 2009 le Conseil et le Parlement européen ont adopté un paquet de trois règlements faisant la refonte de deux règlements et d'une directive concernant l'accès au marché et l'accès à la profession dans le domaine des transports routiers.

Le règlement (CE) No 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil remplace la directive modifiée 96/26/CE (*accès à la profession de transporteur routier*). Le règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route remplace le règlement (CEE) No 881/92 (*accès au marché des transports routiers de marchandises*). Finalement, le règlement (CE) No 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) No 561/2006 remplace le règlement (CEE) No 684/92 (*accès au marché des transports routiers de voyageurs*).

Le présent projet de règlement grand-ducal contient notamment les dispositions d'exécution et les sanctions pour le règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

Le règlement (CE) No 1072/2009 est applicable à partir du 4 décembre 2011, à l'exception des dispositions relatives au cabotage (articles 8 et 9) qui sont déjà applicables depuis le 14 mai 2010.

Une modification importante par rapport à la législation précédente est que le règlement (CE) No 1072/2009 s'applique aux véhicules d'une masse maximale autorisée, remorque comprise, supérieure à 3,5 tonnes. Le règlement (CEE) No 881/92 ne s'applique qu'à partir d'une MMA de 6 tonnes.

Il s'agit ici d'une harmonisation avec les autres règlements et directives en matière de transports routiers de marchandises qui s'appliquent en général à partir d'une MMA de 3,5 tonnes, comme p. ex. le règlement (CEE) No 3821/85 en ce qui concerne les tachygraphes ou encore le règlement (CE) No 561/2006 en ce qui concerne les temps de conduite et périodes de repos.

Le but de la législation communautaire est d'arriver à une libéralisation du marché des transports routiers. Cependant, afin de pouvoir garantir une situation de saine concurrence, il faut assurer que les transporteurs respectent certaines conditions. Cela est matérialisé par la licence communautaire et ses „copies conformes“.

L'attestation de conducteur a comme finalité de vérifier si les conducteurs originaires de pays tiers sont employés légalement par les entreprises de transports communautaires.

Les restrictions au cabotage sont considérées par la Commission européenne comme étape intermédiaire, alors qu'elle vise d'après le livre blanc de 2011 „*Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*“ une libéralisation du cabotage à l'horizon 2014.

Au Luxembourg, le cabotage n'était jamais soumis à restriction. Un nombre grandissant d'Etats membres avaient cependant introduit des restrictions nationales rendant ainsi la situation confuse et compliquée. Dès lors, avec l'introduction de restrictions uniformes au niveau communautaire, il convient de prévoir nouvellement des sanctions et mesures administratives pour le cabotage illégal, dont notamment la mesure du transbordage de la marchandise pour mettre fin au cabotage illégal s'inspire des pratiques françaises et correspond à une demande du secteur luxembourgeois.

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

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

Vu le règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;

Vu l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne;

Vu la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux;

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 modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers;

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 Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. L'autorité compétente visée au règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le Ministre.

Art. 2. Les vérifications visées à l'article 6 du règlement (CE) No 1072/2009 précité sont menées par le Ministre en collaboration avec le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement.

Ce dernier communique notamment au Ministre copies des autorisations d'établissement et toutes les données utiles concernant la modification, le transfert, le retrait ou la caducité d'une autorisation d'établissement.

Art. 3. (1) Les modalités de la délivrance des licences communautaires et de leurs copies conformes sont fixées par règlement du Ministre publié au Mémorial.

(2) La durée de validité de la licence communautaire est fixée à trois ans, sans qu'elle puisse excéder celles des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement.

La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence communautaire.

Au cas où la licence communautaire est délivrée pour la première fois à un transporteur ou après une période d'interruption supérieure à six mois, la durée de validité visée à l'alinéa 1 est d'une année.

Par dérogation aux alinéas 1 et 3, le Ministre peut délivrer, par décision motivée, la licence communautaire pour une durée de validité inférieure à trois respectivement une année, sans qu'elle puisse être inférieure à trois mois.

(3) Le transporteur est tenu de conserver la licence communautaire au siège de son établissement et de la 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 de contrôle.

(4) En cas de cessation de l'activité du transporteur, la licence communautaire et ses copies conformes doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Art. 4. (1) Les modalités de la délivrance des attestations de conducteurs et de leurs copies conformes sont fixées par règlement du Ministre publié au Mémorial.

(2) La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à deux ans, sans qu'elle ne puisse excéder celles des pièces à sa base.

La durée de validité de la copie conforme de l'attestation de conducteur est la même que celle de l'attestation de conducteur.

(3) Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur et sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Art. 5. (1) Sans préjudice de l'article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) No 1072/2009 précité, et nonobstant d'éventuelles sanctions pénales, la licence communautaire ou l'attestation de conducteur est encore retirée au cas où le transporteur a falsifié ce document ou une copie conforme de celui-ci.

(2) Toute décision de retrait doit être motivée. Le Ministre prend sa décision sur avis d'une commission composée de trois membres, ayant pour mission d'instruire le dossier, d'entendre le transporteur au cas où il le demande et d'émettre un avis à la majorité des voix. Les membres de la Commission sont nommés par le Ministre.

La Commission doit s'orienter pour son avis aux dispositions de l'article 12 du règlement (CE) No 1072/2009 précité.

(3) Le retrait de la licence communautaire ou de l'attestation de conducteur entraîne toujours aussi le retrait des copies conformes basant sur ce document.

(4) Lorsqu'une décision de retrait d'une licence communautaire, de copies conformes d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur est devenue définitive, le transporteur est tenu de remettre le ou les documents faisant l'objet de la décision de retrait aux agents de contrôle.

Art. 6. Un transporteur qui s'est vu retirer la licence communautaire ou une attestation de conducteur pour avoir fourni des informations inexactes ou pour falsification ne peut solliciter à nouveau une licence communautaire ou une attestation de conducteur au plus tôt cinq ans après que le retrait est devenu effectif.

Au cas où le transporteur a falsifié une licence communautaire, une attestation de conducteur ou une copie conforme de ces documents pendant les cinq ans précédents la demande d'une licence communautaire, le Ministre refuse la délivrance de la licence communautaire.

Art. 7. Le cabotage est permis dans les limites des dispositions du chapitre III du règlement (CE) No 1072/2009 précité.

Par dérogation à l'alinéa précédent et en application de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne et de la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux, les paragraphes 2 à 5 de l'article 8 du règlement (CE) No 1072/2009 précité ne sont pas applicables lorsque le transporteur effectuant des transports de cabotage est établi en Belgique ou aux Pays-Bas.

Art. 8. Les transporteurs établis dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen ne peuvent effectuer un transport au Grand-Duché de Luxembourg que sous le couvert d'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.

Ils ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage sauf si un accord international conclu entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur autorise les transports de cabotage.

Au cas où un tel transporteur est autorisé à effectuer un transport de cabotage au Grand-Duché de Luxembourg, l'article 9 du règlement (CE) No 1072/2009 précité est applicable.

Art. 9. Les infractions aux dispositions des articles 3, 4 paragraphes 3 et 6, 5 paragraphe 6, 8 et 9 du règlement (CE) No 1072/2009 précité ainsi qu'aux dispositions du présent règlement, à l'exception de ceux de l'article 8, 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.

Les infractions aux dispositions de l'article 8 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 750 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 10. Lorsqu'un transport est effectué sans être couvert par une copie conforme d'une licence communautaire complétée, le cas échéant, par une attestation de conducteur ou une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité, le véhicule utilisé pour effectuer ce transport peut être immobilisé jusqu'à ce que le transport soit couvert par la ou les autorisations requises.

En cas d'infraction aux dispositions de l'article 7 ou de l'article 8, alinéa 2, du présent règlement, le véhicule utilisé pour le transport de cabotage illégal est immobilisé jusqu'à la prise en charge des marchandises transportées par un autre véhicule. Le véhicule en infraction devra ensuite quitter le Grand-Duché de Luxembourg à vide par le chemin le plus court.

Art. 11. Les cours et tribunaux adressent une copie des arrêts et jugements prononcés sur base du présent règlement grand-ducal au Ministre.

Art. 12. Par dérogation à l'article 3, paragraphe 2, au cas où la durée de validité d'une licence communautaire délivrée sous le régime du 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 plusieurs Etats membres dépasse trois ans au moment de l'expiration des copies conformes délivrées sous le régime de ce même règlement (CEE) No 881/92, les copies conformes délivrées pour la première fois sous le régime du règlement (CE) No 1072/2009 précité le sont pour une durée de validité expirant trois ans avant l'échéance de la licence communautaire.

Au cas où la durée de validité de ces copies conformes est inférieure à un an, le transporteur ne doit pas faire de nouvelle demande, mais les copies conformes subséquentes lui sont délivrées automatiquement, à condition qu'il remplisse toutes les conditions pour pouvoir obtenir une licence communautaire.

Art. 13. Le point N. de l'annexe I 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 est abrogé.

Art. 14. 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, tel qu'il a été modifié par la suite, et le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux sont abrogés.

Art. 15. La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route“.

Art. 16. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er.

Cet article définit l'autorité compétente au Luxembourg au sens du règlement (CE) No 1072/2009, à savoir actuellement le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Ad article 2.

Selon l'article 6 du règlement (CE) No 1072/2009 seuls les transporteurs valablement établis sont éligibles pour une licence communautaire. Etant donné que les autorisations d'établissement sont de la compétence du ministre des Classes moyennes et du Tourisme, cet article prévoit que le respect de la condition de l'établissement est vérifié conjointement par le ministre du Développement durable et des Infrastructures et le ministre des Classes moyennes et du Tourisme.

A cette fin le ministre des Classes moyennes et du Tourisme envoie au ministre du Développement durable et des Infrastructures notamment copie des autorisations d'établissement, mais aussi p. ex. des garanties bancaires, alors qu'un transporteur ne saurait obtenir plus de „copies conformes“ de sa licence qu'il ne dispose de capacité financière.

Ad article 3.

Cet article délègue au ministre du Développement durable et des Infrastructures la charge de définir les modalités pratiques concernant la délivrance des licences et des „copies conformes“, tel que p. ex. le formulaire de demande à utiliser par les transporteurs et les informations à fournir.

Le paragraphe 2 fixe la durée de validité des licences et des „copies conformes“. Le règlement (CE) No 1072/2009 prévoit que la licence peut avoir une durée de validité allant jusqu'à dix ans. Ensemble avec le secteur concerné, il a été décidé de fixer cette durée à trois ans. Alors que jusqu'à présent seule la durée de la licence a été fixée par le règlement (CEE) No 881/92 (cinq ans fixes), les „copies conformes“ n'étaient pas réglées du tout par la législation communautaire. Ainsi, au Luxembourg, ces „copies conformes“ étaient délivrées pour l'année civile, obligeant ainsi les transporteurs à faire une demande annuellement. Cette façon de procéder permettait à l'administration un bon contrôle des entreprises de transports.

Dans un esprit de simplification administrative, il a été décidé dans un groupe de travail ad hoc instauré par la Simplification Administrative, où était représenté également le secteur concerné, de fixer dorénavant la durée de validité à trois ans. Ainsi, les transporteurs ne doivent plus faire une demande que tous les trois ans, ce qui réduit considérablement leur charge administrative. Cette durée permet, de l'autre côté, néanmoins encore un contrôle suffisant à l'administration pour dénicher d'éventuels „brebis noirs“. Un délai plus long risque de favoriser d'éventuels cas de concurrence déloyale.

Cependant, afin de mieux pouvoir évaluer les nouvelles entreprises, une licence délivrée pour la première fois ne l'est que pour une durée de validité d'une année. Il en est de même pour une entreprise qui a arrêté ses activités et n'a plus disposé d'une licence communautaire pour une durée supérieure à six mois.

Finalement, il est proposé de donner au ministre la possibilité de pouvoir délivrer une licence ou des „copies conformes“ pour une durée inférieure à trois respectivement un an au cas où des circonstances exceptionnelles justifient cela, comme p. ex. si le transporteur ne dispose que d’une autorisation d’établissement limitée dans le temps. Un autre exemple est l’utilisation de véhicules loués immatriculés à l’étranger. Dans ce cas, les „copies conformes“ devront être limitées, alors que l’article 92, paragraphe 4, de l’arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques dispose que de tels véhicules ne peuvent être maintenus en circulation au Luxembourg qu’un mois suivant la date de conclusion du contrat de location. Au cas où de tels véhicules seraient alors réimmatriculés au Luxembourg, de nouvelles „copies conformes“ seront délivrées sans autre formalité, tel que c’est déjà le cas aujourd’hui.

Sauf le cas des véhicules loués immatriculés à l’étranger, les „copies conformes“ auront dorénavant la même date de fin de validité que la licence.

Le troisième paragraphe prescrit où doivent se trouver la licence respectivement les „copies conformes“ et que ces documents doivent être présentés aux agents de contrôle qui le demandent. La précision que la licence doit être conservée au siège doit assurer que les organes de contrôle savent où la trouver en cas de contrôle. Autrement, le transporteur pourrait la conserver à tout autre endroit et même dans une filiale à l’étranger, alors que le règlement (CE) No 1072/2009 dit uniquement que l’original de la licence doit être conservé par le transporteur.

Le quatrième paragraphe prévoit que la licence et les copies conformes doivent être restituées si le transporteur cesse ses activités afin de prévenir un usage frauduleux de documents officiels toujours en cours de validité.

Ad article 4.

Cet article est le corollaire de l’article 3 en ce qui concerne les attestations de conducteurs. Ainsi est-il proposé de fixer les conditions et modalités de délivrance par règlement ministériel. En fait, il s’agit de fixer la procédure actuellement déjà appliquée par accord entre administrations. Le ministère du Développement durable et des Infrastructures est en charge de la coordination des dossiers. Ceux-ci sont constitués par la demande avec les pièces à l’appui nécessaires pour la délivrance de l’attestation (copies du permis de conduite, d’une pièce d’identité, du contrat de travail, du certificat d’aptitude établi par un médecin du travail et du certificat d’affiliation à la sécurité sociale).

Une fois que le dossier est complet, il est transmis à l’Inspection du Travail et des Mines qui analyse le volet „travail“ étant donné que la finalité de ce document est de certifier que le chauffeur est employé conformément aux législations communautaire et nationale. Dès que l’ITM communique son accord au ministère du Développement durable et des Infrastructures, l’attestation de conducteur est délivrée.

Actuellement les attestations de conducteurs sont délivrées pour une durée de validité maximale d’une année, ce qui a permis à l’administration un taux de contrôle de 100%. Le paragraphe 2 prévoit, dans un esprit de réduction des charges administratives pour les entreprises, une durée de validité de deux ans, sans qu’elle ne puisse excéder celles des documents à sa base (cf. documents énumérés ci-avant).

Le paragraphe 3 règle un éventuel retour de l’attestation de conducteur à l’autorité émettrice.

Ad article 5.

L’article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) No 1072/2009 prévoit certains cas où l’administration doit retirer la licence communautaire. Cette énumération n’est cependant pas limitative, ce qui se voit clairement quand on lit les DISPOSITIONS GENERALES contenues dans l’annexe II „Modèle de la licence communautaire“. Ainsi, le cinquième alinéa de ces dispositions générales stipule: „*Elle peut être retirée par l’autorité compétente de l’Etat membre qui l’a délivrée lorsque le titulaire a **notamment**: (...)*“. Cette même phrase se retrouve dans les dispositions générales de l’annexe III „Modèle d’attestation de conducteur“.

Dès lors, il est proposé de prévoir un retrait de la licence communautaire respectivement de l’attestation de conducteur également pour le cas où le transporteur falsifie un de ces documents ou une copie conforme de ceux-ci. Il s’agit ici d’un des cas de concurrence déloyale les plus graves possibles.

D’éventuelles sanctions pénales sur base des dispositions du Code pénal pourront en sus être prononcées par les juridictions pénales.

Les décisions de retrait doivent être motivées. S'agissant d'une procédure administrative non contentieuse, les dispositions du règlement grand-ducal relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes sont d'application.

La Commission à mettre en place doit prendre son avis selon les principes de la proportionnalité, tels que fixés à l'article 12 du règlement (CE) No 1072/2009.

Au cas où la licence communautaire est retirée, il est évident que les „copies conformes“ basant sur ce document sont également retirées. Il en est de même pour l'attestation de conducteur.

Le quatrième paragraphe assure l'exécution des décisions de retrait devenues effectives.

Ad article 6.

Cet article vise à éviter qu'un transporteur ayant commis un cas grave de concurrence déloyale ayant entraîné un retrait pour falsification ou pour avoir fourni des informations inexactes ne puisse redemander trop vite une nouvelle licence ou une nouvelle attestation de conducteur. Dès lors, il est proposé de prévoir un délai de cinq ans avant qu'il ne puisse faire une nouvelle demande.

Ad article 7.

Les transports de cabotage sont désormais réglés par le chapitre III du règlement (CE) No 1072/2009. Or, les pays du Benelux avaient déjà en décembre 1991 décidé la libéralisation du cabotage sur leurs territoires, mais évidemment uniquement pour leurs transporteurs.

Etant donné que la limitation du cabotage telle que prévue à l'article 8 du règlement (CE) No 1072/2009 constitue une entorse aux principes de libéralisation prévus par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et que la décision Benelux poursuit ces mêmes principes, l'article 350 dudit traité permet à l'union économique Benelux de maintenir sa libéralisation du cabotage.

(Article 350 TFUE: „*Les dispositions des traités ne font pas obstacle à l'existence et à l'accomplissement des unions régionales entre la Belgique et le Luxembourg, ainsi qu'entre la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, dans la mesure où les objectifs de ces unions régionales ne sont pas atteints en application des traités.*“)

La Commission européenne a par ailleurs confirmé, sur demande de la Belgique, que l'article 350 TFUE peut être appliqué à la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux. Le Comité de Ministres Benelux a aussi confirmé le 8 décembre 2009 de vouloir maintenir la libéralisation du cabotage au niveau Benelux.

Au niveau communautaire, le livre blanc 2011 „Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources“ vise une libéralisation du cabotage pour l'horizon 2014. Dans cet ordre d'idées, le commissaire chargé des transports Siim Kallas a mis en place en juin 2011 un „comité des sages“ devant analyser la situation et faire des recommandations à la Commission européenne avant que celle-ci ne fasse une proposition pour modifier le règlement (CE) No 1072/2009 dans le sens d'une libéralisation du cabotage.

Ad article 8.

Cet article règle les transports de cabotage pour les transporteurs originaires d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen (EEE).

Les accords bilatéraux prévoient généralement une interdiction des transports de cabotage sauf autorisation spéciale du pays d'accueil. A noter que l'accord sur les transports terrestres entre l'Union européenne et la Suisse du 21 juin 1999 prévoit une interdiction des transports de cabotage.

Au cas où un transporteur originaire d'un pays tiers est autorisé à effectuer un transport de cabotage, il devra respecter les mêmes conditions que les transporteurs communautaires afin d'éviter toute discrimination.

Ad article 9.

Cet article prévoit les sanctions pénales.

Les amendes pour un transport de cabotage illégal effectué par un transporteur originaire d'un pays tiers est limité à 750 euros, alors que cette disposition trouve sa base légale non pas dans la loi du 9 août 1971, mais dans la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers.

Ad article 10.

Cet article contient des mesures pour mettre fin aux infractions plutôt que de les laisser continuer après constatation. Ainsi, il donne aux organes de contrôle la possibilité d'immobiliser un véhicule utilisé pour effectuer un transport illégal et cela jusqu'à ce que les autorisations nécessaires puissent être présentées, nonobstant, le cas échéant, les sanctions pénales applicables en vertu de l'article 9.

Cette immobilisation est obligatoire au cas où il s'agit d'un transport de cabotage illégal. A l'instar de ce qui est pratiqué dans d'autres pays comme par exemple la France, le véhicule est alors immobilisé jusqu'à transbordement des marchandises transportées sur un autre véhicule, mettant ainsi fin au cabotage illégal. Ensuite le véhicule en infraction doit quitter au plus vite le Luxembourg.

Cette mesure devrait être bien plus efficace pour combattre le cabotage illégal que les sanctions pénales amendes et emprisonnement, surtout qu'il sera dans beaucoup de cas difficile pour sanctionner effectivement des transporteurs étrangers par voie de jugement une fois qu'ils auront quitté le Luxembourg.

Ad article 11.

Afin que l'autorité compétente soit au courant des infractions commises par les transporteurs, il est nécessaire qu'il reçoive une copie des jugements et arrêts prononcés sur base du présent règlement.

En vertu de l'article 14 du règlement (CE) No 1072/2009, les infractions graves ayant donné lieu à sanction doivent être inscrites dans la banque de données nationale.

Ad article 12.

Cet article contient une disposition transitoire. Alors que l'ancien règlement (CEE) No 881/92 prévoyait pour la licence communautaire une durée de validité fixe de cinq ans (les „copies conformes“ n'étant pas réglées du tout), le règlement (CE) No 1072/2009 prévoit dans son article 4 une durée de validité maximale de dix ans. Actuellement les „copies conformes“ sont délivrées au Luxembourg pour l'année civile, le transporteur devant donc faire une demande toutes les années.

Afin d'aligner le plus vite possible toutes les entreprises de transports sur la nouvelle durée de validité de trois ans prévue au Luxembourg aussi bien pour les licences que pour les „copies conformes“, il est prévu, au cas où la licence détenue par le transporteur a une durée de validité résiduelle supérieure à trois ans, de délivrer les „copies conformes“ pour cette durée diminuée de trois ans.

Afin d'éviter trop de charges administratives au transporteur, les „copies conformes“ subséquentes lui sont délivrées sans qu'il doive refaire une nouvelle demande si les „copies conformes 2012“ lui sont délivrées pour une durée inférieure à un an. Le service compétent du Ministère du Développement durable et des Infrastructures contrôle néanmoins la conformité du transporteur et refuse de délivrer les „copies conformes“ en cas de non-conformité, tel que cela a toujours été le cas par le passé. Le dossier reste alors en suspens jusqu'à la mise en conformité par le transporteur. La majorité des cas de non-conformité concerne les parc de véhicules (non-respect des délais de contrôles techniques; non-paiement des taxes sur les véhicules routiers) et peuvent donc être résolus assez vite.

Ad article 13.

Disposition abrogatoire.

Ad article 14.

Disposition abrogatoire.

Ad article 15.

Cet article prévoit une référence simplifiée.

Ad article 16.

Formule exécutoire.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6345/01

N° 6345¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

- a. portant exécution et sanction du règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
- b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(22.11.2011)

Par lettre du 12 octobre 2011, Réf. TR/GS/gs/2011/let057, M. Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le présent projet de règlement grand-ducal à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le présent projet de règlement grand-ducal contient les dispositions d'exécution et les sanctions pour le règlement CE No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

1. La licence communautaire du transporteur et ses copies conformes

2. Le projet de règlement grand-ducal prévoit que les modalités de délivrance des licences communautaires et de leurs copies conformes sont fixées par règlement du Ministre publié au Mémorial.

3. Le projet précise ensuite la durée de validité des licences communautaires des transporteurs et des copies conformes de ces licences.

Est ainsi fixée à 3 ans la durée de validité de la licence communautaire, sans pour autant pouvoir dépasser celle des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement. La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence. Néanmoins, la durée de validité de la première délivrance ainsi que celle ayant lieu après une période d'interruption supérieure à 6 mois est limitée à 1 an. Des dérogations à ces durées de 3 ans, respectivement de 1 an doivent être basées sur une décision ministérielle motivée, sans pour autant que la durée en question ne puisse être inférieure à 3 mois.

4. La licence du transporteur doit être conservée au siège de l'établissement et doit être présentée à toute demande des agents de contrôle.

5. La cessation de son activité par le transporteur donne lieu à la restitution à l'autorité émettrice de la licence communautaire et de ses copies conformes.

2. L'attestation de conducteur et ses copies conformes

6. Leur délivrance s'opère également par règlement du Ministre publié au Mémorial.

7. La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à 2 ans, sans pouvoir dépasser celle des pièces à sa base. Les copies conformes ont une durée de validité identique à celle de l'attestation. Si les conditions de délivrance ne sont plus données ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur ainsi que sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

3. Le retrait de la licence communautaire ou de l'attestation de conducteur

8. Le projet prévoit qu'outre le cas de sanctions pénales, le retrait de la licence ou de l'attestation peut être motivé par la falsification par le transporteur du document ou de la copie conforme de celui-ci.

9. Toute décision motivée de retrait du Ministre est prise sur avis d'une Commission chargée d'instruire le dossier, d'entendre le cas échéant le transporteur et dont les membres sont nommés par le Ministre. **La CSL s'interroge sur les critères destinés être à la base de ce choix et reste dans l'expectative de la désignation des membres de cette commission.**

10. Le retrait de la licence ou de l'attestation devenu définitif implique nécessairement celui de toutes les copies conformes et engendre la restitution du ou des documents aux agents de contrôle. **La CSL préconiserait la référence, voire l'indication dans le texte du futur règlement grand-ducal des voies de recours usuelles applicables.**

11. Un transporteur déchu de sa licence ou des attestations de conducteurs pour cause de fourniture d'informations inexactes ou falsifiées ne peut solliciter une nouvelle licence ou attestation qu'après l'écoulement d'un délai de 5 ans suivant la date d'effet du retrait antérieur.

4. Cabotage

12. Le présent projet de règlement grand-ducal fixe les restrictions au cabotage pour y prévoir nouvellement des sanctions et mesures administratives en vue de mettre fin au cabotage illégal.

13. Le texte précise que les transporteurs établis dans un pays tiers à l'Espace économique européen ne peuvent effectuer un transport au Grand-Duché de Luxembourg que sous le couvert d'une autorisation bilatérale ou multilatérale.

14. Le projet de règlement grand-ducal énonce ensuite les sanctions pénales en cas de cabotage illégal de même que l'immobilisation du véhicule en tant que mesure administrative lorsqu'un transport n'est pas couvert par une licence ou le cas échéant par une attestation de conducteur ou une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité.

*

15. Le présent projet de règlement grand-ducal ne suscite pas d'autres commentaires de la Chambre des salariés qui y marque son accord.

Luxembourg, le 22 novembre 2011

Pour la Chambre des salariés,

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

6345/02

N° 6345²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

- a. portant exécution et sanction du règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
- b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(5.12.2011)

Le présent projet de règlement grand-ducal, qui trouve sa base légale dans le règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandise par route (ci-après désigné par le „Règlement“) ainsi que dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers a pour objet de fixer les modalités d'application et d'exécution du Règlement. L'application du Règlement implique (i) la modification 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 et (ii) l'abrogation du règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux ainsi que du 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 de plusieurs Etats membres.

La Chambre de Commerce relève que la date limite pour la mise en oeuvre du Règlement est le 4 décembre 2011 et regrette le retard ayant affecté l'élaboration du présent projet de règlement grand-ducal ne permettant pas, a priori, le respect du délai imparti.

Le Règlement s'inscrit dans le cadre de l'instauration d'une politique commune des transports dans l'Union Européenne et actualise les règles pour l'accès au marché des transports internationaux de marchandises par route sur le territoire de l'Union. Il établit les conditions auxquelles les transporteurs non résidents peuvent effectuer des transports dans un Etat membre et fonde les principes pour éviter des restrictions à la libre prestation de services de transport en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur.

La Chambre de Commerce salue le travail effectué par les auteurs du projet de règlement grand-ducal en ce qu'ils adoptent des dispositions complémentaires au Règlement qui sont nécessaires à son application sans y déroger. Tel est le cas pour les modalités relatives à l'établissement des licences communautaires et des attestations de conducteurs, pour les règles sur le cabotage ainsi que pour le

régime transitoire. Concernant le cabotage, le projet de règlement grand-ducal maintient la tolérance du cabotage pour le territoire du Benelux et prévient le cabotage illégal par des sanctions administratives telles que l'immobilisation du véhicule et le transbordage du chargement.

Dans le cadre de l'article 5 du projet qui porte sur le retrait d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur, les auteurs du projet de règlement grand-ducal mentionnent au commentaire des articles que la procédure administrative non contentieuse s'applique. La Chambre de Commerce propose d'inclure à l'article 5 une référence spécifique à l'application du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes.

La Chambre de Commerce a pris acte des explications données par les auteurs du projet de règlement grand-ducal sur le retrait possible de la licence communautaire ou de l'attestation de conducteur en cas de falsification de documents, une hypothèse qui n'est pas expressément prévue par le Règlement. La Chambre de Commerce s'interroge cependant si la sanction du retrait en cas de falsification de documents, de l'immobilisation d'un véhicule ou du transbordage de son chargement peut être prononcée sur base d'un règlement grand-ducal sans référence à une loi.

La Chambre de Commerce préconise aussi qu'une référence expresse soit faite à la loi servant de base d'ouverture pour les sanctions pénales édictées à l'article 9 du projet de règlement grand-ducal. Il s'agit 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 pour les sanctions prévues au premier alinéa de l'article 9 et de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur le transport routier pour légitimer celles prévues au deuxième alinéa.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres remarques particulières à formuler sur le fond et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du projet de règlement grand-ducal. Elle souhaite seulement, dans un souci de compréhension de la structuration de la réglementation sur les transports routiers, de compléter l'intitulé par un point c) sur l'abrogation des deux règlements grand-ducaux mentionnés à l'article 14 du projet de règlement grand-ducal.

Le titre se lirait partant comme suit: *„Projet de règlement grand-ducal a) portant exécution et sanction du règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandise par route, b) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière et c) abrogeant le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux ainsi que du 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 de plusieurs Etats membres“.*

La Chambre de Commerce apprécie l'indication d'un intitulé abrégé donnée à l'article 15 du projet de règlement grand-ducal lorsqu'il y est fait référence.

*

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

6345/03

N° 6345³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

- a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
- b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(31.1.2012)

Par dépêche en date du 17 octobre 2011, 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, un commentaire des articles et une fiche d'évaluation d'impact.

Sont parvenus au Conseil d'Etat l'avis de la Chambre des salariés en date du 8 décembre 2011 et l'avis de la Chambre de commerce en date du 5 janvier 2012.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Dans le souci d'offrir un cadre cohérent au transport international de marchandises par route dans l'ensemble de l'Union européenne, les autorités européennes ont décidé de recourir à l'adoption d'un règlement européen établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route. Elles ont décidé dès lors d'abroger 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 plusieurs Etats membres, le règlement (CEE) n° 3118/94/CE du Conseil du 25 octobre 1993 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre et la directive 2006/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route.

Il est rappelé que les transports au départ d'Etats membres et à destination de pays tiers sont en principe couverts par des accords bilatéraux conclus entre les Etats membres et ces pays tiers. Il reste à préciser que dans de telles situations, le règlement européen s'applique au transport en transit effectué dans l'Union européenne.

Le Conseil d'Etat constate que le règlement européen prévoit une entrée en vigueur par étapes. En effet, aux termes de l'article 19, le règlement européen est entré en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. Il est applicable à partir du 4 décembre 2011, sauf en ce qui concerne les articles 8 et 9 concernant le cabotage, qui sont applicables à partir du 14 mai 2010.

Dans le projet de règlement sous avis, les auteurs proposent d'adopter dans un même jet l'adoption des sanctions du règlement européen sur base 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, le traitement particulier du cabotage sur base de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, et l'abrogation de deux règlements grand-ducaux.

Le Conseil d'Etat ne marque pas son accord avec l'approche préconisée et exige que les auteurs agissent par voie de textes séparés. Un premier règlement grand-ducal devra traiter en exécution de la loi précitée du 9 août 1971 les sanctions à appliquer à des infractions au règlement de l'Union européenne (CE) n° 1072/2009. Un deuxième règlement grand-ducal devra modifier 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 visé à l'article 13, et abroger le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux, visé à l'article 14 du projet de règlement sous avis, en indiquant comme base légale la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Concernant plus précisément la problématique du cabotage, les auteurs se prévalent de l'existence de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers pour selon leurs dires introduire dans le projet sous avis un traitement différent des infractions dans ce domaine du transport. Le Conseil d'Etat constate que les sanctions prévues à l'article 9 du projet de règlement sous avis ne divergent pas de la loi modifiée de 1965, de sorte qu'il estime qu'une référence particulière à cette loi n'est pas nécessaire. Si les auteurs persistent dans leur approche de vouloir adopter un règlement grand-ducal particulier pour les infractions aux dispositions du cabotage, le Conseil d'Etat peut se rallier à l'approche qu'un seul règlement grand-ducal traite de l'abrogation des deux règlements grand-ducaux visés actuellement aux articles 13 et 14 du texte sous avis et de l'adoption des sanctions relatives au secteur du cabotage, la procédure d'adoption du règlement étant la même. Il est rappelé que les textes réglementaires adoptés sur base de la loi modifiée de 1971 doivent être obligatoirement soumis au Conseil d'Etat et trouver l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

Dans la mesure où le Conseil d'Etat serait suivi dans son approche de prévoir un deuxième règlement grand-ducal reprenant les dispositions des articles 13 et 14 du présent projet, il y aurait lieu d'en modifier l'intitulé en y supprimant le point b). L'intitulé se lirait dès lors comme suit:

„Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route“.

Préambule

Le Conseil d'Etat renvoie à ses observations ci-avant et demande que deux règlements grand-ducaux soient adoptés, l'un prévoyant les sanctions du règlement européen (CE) n° 1072/2009, et l'autre modifiant et abrogeant sur base de la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques les règlements grand-ducaux précités du 26 août 1993 et 14 avril 1992 visés actuellement aux articles 13 et 14.

Dans ces conditions, le préambule du projet de règlement grand-ducal sous examen se lira comme suit:

„Vu la loi modifiée du 9 août 1971 (...);
Vu le règlement (CE) n° 1072/2009 (...);

Vu la décision M (91) (...);
 Vu les avis de la Chambre de commerce, (...);
 Notre Conseil d'Etat entendu;
 De l'assentiment de la Conférence (...);
 Sur le rapport de Notre Ministre (...);“.

Article 1er

Sans observation.

Article 2

Le Conseil d'Etat estime que la „collaboration“ prévue à l'alinéa 1er de cette disposition est à clarifier. Quel est le rôle attribué aux ministres dans le contexte de l'exécution du règlement européen, alors qu'en principe l'article précédent a retenu que le ministre ayant les Transports dans ses compétences est chargé de l'exécution dudit règlement.

A l'alinéa 2, le Conseil d'Etat exige la suppression du terme „notamment“, alors qu'il s'agit de cerner d'une façon précise les données à fournir par un ministre à un autre.

Article 3

Concernant le paragraphe 1er, le Conseil d'Etat demande la suppression des termes „publié au Mémorial“ pour être superfétatoires, tout règlement ministériel devant obligatoirement être publié au Mémorial en vertu de l'article 112 de la Constitution.

Concernant le paragraphe 2, il constate que l'article 4, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 1072/2009 dispose que „La licence communautaire est délivrée par les autorités communautaires de l'Etat membre d'établissement pour une durée maximale de dix ans renouvelable“. Les auteurs du texte sous avis en déduisent la possibilité de limiter la durée de la „licence communautaire“ à trois ans, et surtout ils permettent au ministre d'émettre la licence pour des durées plus réduites dans certaines circonstances. Le Conseil d'Etat rappelle que le règlement grand-ducal sous avis est adopté dans la suite d'un règlement de l'Union européenne et non d'une directive européenne. Il est conscient de l'intérêt pour les autorités d'un pays de la taille du Luxembourg, où la dimension internationale des transports routiers revêt une importance relativement plus grande, de pouvoir contrôler ce secteur aux ramifications transfrontalières multiples. Dans ces conditions, il comprend la démarche des auteurs quant à la durée de validité des licences „communautaires“ limitées à trois ans. Il demande pourtant de vérifier si la réduction sensible de la durée autorisée par la réglementation européenne est acceptée par les instances de l'Union européenne.

Article 4

Le Conseil d'Etat s'interroge sur l'utilité d'un règlement ministériel, alors qu'il estime que les dispositions à prendre par le ministre compétent relèvent de la pratique administrative courante et n'ont dès lors pas besoin d'être balisées sur le plan normatif.

Par ailleurs, étant donné que la loi précitée de 1971, invoquée par les auteurs du projet sous examen comme base légale, constitue une loi d'habilitation se fondant sur l'article 32, paragraphe 2 de la Constitution, la possibilité d'une subdélégation de prérogatives grand-ducales au pouvoir réglementaire ministériel est exclue. L'article 76, paragraphe 2 de la Constitution ne trouve en effet application que dans le cadre du pouvoir réglementaire d'exécution tel que visé aux articles 36 et 37 de la Constitution.

Par conséquent, le Conseil d'Etat propose la suppression de l'alinéa 1er, et la reprise desdites modalités dans le présent règlement grand-ducal.

Article 5

Le Conseil d'Etat partage le souci des auteurs de vouloir appréhender les transporteurs ayant usé de documents falsifiés. Il estime cependant que l'article 12 du règlement européen peut dans ce contexte servir de base pour prévoir la sanction proposée. Dès lors, il demande la suppression des termes „Sans préjudice de l'article 7, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité, et nonobstant d'éventuelles sanctions pénales“.

Dans le système de droit luxembourgeois, il est superfétatoire de répéter dans un texte spécial l'obligation de motivation de la décision administrative. Cependant, afin de se conformer aux exigences européennes, le Conseil d'Etat est d'accord d'inscrire cette exigence dans le texte sous avis.

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à la création d'un organe consultatif appelé à fournir des avis au ministre.

L'alinéa 3 est une évidence qui, de l'avis du Conseil d'Etat, n'a pas besoin de figurer dans un texte légal.

Article 6

Le refus de restituer une licence „communautaire“ ou une attestation, retirées pendant un délai de cinq ans, constitue une sanction administrative supplémentaire au retrait. Cette sanction qui revient en pratique à empêcher l'exercice de la profession de transporteur est à assimiler à des peines pénales en vertu de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et de la Cour européenne des droits de l'Homme. Elle relève dès lors des matières réservées à la loi formelle, et ce en vertu de l'article 14 de la Constitution. Au regard de ces considérations, le Conseil d'Etat estime que les dispositions sous examen risquent d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Il demande partant de supprimer l'article 6.

Article 7 (6 selon le Conseil d'Etat)

Au vu des explications fournies dans le commentaire des articles, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à faire.

Article 8

Le Conseil d'Etat rappelle que la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers ne peut pas servir de base légale au règlement grand-ducal en projet qui ne traite que des sanctions.

La prédite loi de 1965 couvre le cas de figure des transports de cabotage effectués au Luxembourg, de même qu'elle prévoit les sanctions encourues pour toute infraction au régime ainsi mis en place.

Par conséquent, l'article 8 est superfétatoire et peut être supprimé.

Article 9 (7 selon le Conseil d'Etat)

Les articles 12 et 13 du règlement européen permettent aux Etats membres d'infliger des sanctions en cas d'„infraction grave à la législation communautaire“. Le Conseil d'Etat regrette que le texte européen ne définisse pas autrement l'„infraction grave“, permettant par là même des interprétations divergentes dans les différents Etats membres. Comme les dispositions du règlement européen permettent l'adoption et l'application de sanctions pénales et administratives, le Conseil d'Etat estime que la disposition sous avis est conforme au cadre tracé lorsqu'il y va des renvois aux dispositions du règlement européen. Par contre, le Conseil d'Etat estime que la référence „aux dispositions du présent règlement“ est insuffisante, alors qu'elle manque de la précision nécessaire requise en droit pénal. Afin d'éviter la sanction de l'article 95 de la Constitution, les auteurs doivent obligatoirement indiquer les dispositions précises susceptibles de donner lieu à sanctions pénales.

L'alinéa 2 de l'article sous examen est à supprimer pour autant que les auteurs du présent projet entendent suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de supprimer l'article 8.

Article 10

L'article sous revue prévoit la possibilité d'immobilisation du véhicule par les forces de l'ordre de véhicules effectuant certains transports sans avoir une ou plusieurs autorisations.

Alors que la sanction de l'immobilisation relève des matières réservées à la loi formelle conformément aux développements figurant à l'article 6 du présent avis, un règlement grand-ducal pris sur base de la loi modifiée de 1971 ne peut pas intervenir dans une matière réservée à la loi par la Constitution.

De l'avis du Conseil d'Etat, l'article 10 du projet de règlement grand-ducal est dès lors aussi à supprimer.

Article 11 (8 selon le Conseil d'Etat)

Le Conseil d'Etat est d'accord avec le concept de la transmission des jugements et arrêts au ministre, mais il estime que ce rôle incombe non aux Cours et tribunaux, mais au Parquet général.

Article 12 (9 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Articles 13 et 14 (10 selon le Conseil d'Etat)

Si le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 peut valablement être abrogé par le projet de règlement grand-ducal sous examen, alors qu'il a la même base légale, les dispositions concernant les règlements grand-ducaux précités du 26 août 1993 et du 14 avril 1992 sont à reprendre, conformément aux considérations générales, dans un règlement grand-ducal spécifique pris en exécution de l'article 36 de la Constitution. Quant au fond, ces deux articles ne donnent pas lieu à observation. L'article 13 est dès lors à abroger, et l'article 14 (10 selon le Conseil d'Etat) se lira comme suit:

„**Art. 10.** Le 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 est abrogé.“

Articles 15 et 16 (11 et 12 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 31 janvier 2012.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Pour le Président,

La Vice-Présidente,

Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6345/04

N° 6345⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

**portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009
du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 éta-
blissant des règles communes pour l'accès au marché du
transport international de marchandises par route**

* * *

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 (14.2.2012).....	1
2) Prise de position du Gouvernement	2
3) Texte coordonné.....	8

*

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

(14.2.2012)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire tenir en annexe, en vue de la soumettre à la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, la prise de position du Ministre du Développement durable et des Infrastructures sur l'avis émis par le Conseil d'Etat en date du 31 janvier 2012 relatif aux projets de règlement grand-ducal sous rubrique.

Dans cet avis, la Haute Corporation avait proposé de scinder le projet¹ n° 6345 en deux projets distincts pour mieux tenir compte des différentes lois servant de base légale aux différentes dispositions. Le Gouvernement s'est déclaré d'accord avec la proposition du Conseil d'Etat, mais a tenu à remarquer qu'il faut alors scinder le texte en trois règlements grand-ducaux séparés (cf. sous objet).

Seul le projet sous 1) a besoin de l'agrément de la Conférence des Présidents, les deux autres étant joints pour information.

¹ Projet de règlement grand-ducal

- a) portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
- b) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

A toutes fins utiles, je joins également un texte coordonné du projet de règlement grand-ducal sous 1), tenant compte des observations de la Haute Corporation dans son avis du 31 janvier 2012.

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

CONSIDERATIONS GENERALES

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat „exige que les auteurs agissent par voie de textes séparés“ et propose de scinder le projet de règlement grand-ducal en deux textes pour mieux tenir compte des différentes lois servant de base légale aux différentes dispositions.

Le Gouvernement peut se déclarer d'accord avec la proposition du Conseil d'Etat, mais tient à remarquer qu'il faudra alors scinder le texte, le cas échéant, en trois règlements grand-ducaux séparés:

- un premier règlement grand-ducal avec les dispositions relatives au règlement (CE) n° 1072/2009 et abrogeant le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 (*base légale: loi modifiée du 9 août 1971*);
- un deuxième règlement grand-ducal avec les dispositions concernant les transports effectués au Luxembourg par des transporteurs originaires de pays tiers pour lesquels les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 ne s'appliquent pas, et abrogeant le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 (*base légale: loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers*);
- un troisième règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertissements taxés (*base légale: loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*).

Dans cet ordre d'idées, les textes qui suivent reprennent essentiellement les dispositions contenues auparavant dans un seul projet de règlement grand-ducal et qui sont maintenant réparties sur trois projets de règlement grand-ducal.

Dans la mesure du possible, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'article 8 (ancien article 10), le Gouvernement préfère ne pas supprimer simplement cet article, mais de remplacer l'immobilisation par la confiscation, tout en respectant l'argumentation du Conseil d'Etat.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se contredit dans ses observations relatives aux articles 3 et 4 en ce que pour une même procédure, mais pour deux documents différents, il se déclare à l'article 3 d'accord avec une délégation au niveau du ministre et à l'article 4 il invoque la Constitution pour dire que cette délégation n'est pas possible. Le Gouvernement opte dès lors de suivre l'observation faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4.

Enfin, il y a lieu d'insister que les dispositions reprises maintenant dans le deuxième règlement grand-ducal sont absolument nécessaires, car autrement les infractions commises par des transporteurs originaires de pays tiers resteraient impunies, alors que des infractions identiques ou similaires commises par des transporteurs communautaires sont sanctionnées. Le Conseil d'Etat semble ne pas avoir remarqué cette conséquence de sa proposition. Le Gouvernement préfère donc de ne pas simplement supprimer ces dispositions, mais de les mettre dans un règlement grand-ducal séparé.

Les deuxième et troisième règlements grand-ducaux n'ont pas besoin de l'agrément de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés.

*

TEXTE DU PREMIER PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Intitulé: L'intitulé est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.

Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Préambule: Le préambule est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.

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

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 le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;

Vu la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

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 Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article 1: Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.

Art. 1er. L'autorité compétente visée au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le Ministre.

Article 2: Le texte est reformulé afin de tenir compte des observations du Conseil d'Etat.

Art. 2. Les vérifications visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité sont menées par le Ministre. Dans ce cadre le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement communique au Ministre copies des autorisations d'établissement et toutes les données utiles concernant la modification, le transfert, le retrait ou la caducité d'une autorisation d'établissement.

Article 3: Concernant le paragraphe 1, il y a lieu d'observer que le Conseil d'Etat est en principe d'accord avec le texte proposé par le Gouvernement, mais se contredit par rapport à ses observations à une même procédure prévue à l'article 4. Le Gouvernement opte de faire également droit à l'article 3 aux observations faites par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4. (cf. commentaire relatif à l'article 4)

Concernant le paragraphe 2, le Gouvernement n'estime pas nécessaire de vérifier à l'avance si une durée de validité de trois ans est acceptable pour la Commission européenne, alors que contrairement à l'ancien règlement (CEE) n° 881/92 qui prévoyait une durée fixe de cinq ans, l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009 prévoit une durée MAXIMALE de dix ans. Cette durée peut

varier de un jour à dix ans, bien qu'il soit inapproprié, de l'avis du Gouvernement, de prévoir des durées inférieures à un an, sauf cas spécial.

La durée de trois ans tant pour l'original que les copies conformes de la licence communautaire a par ailleurs été arrêtée de commun accord avec le secteur des transports routiers dans le cadre d'un groupe de travail „simplification administrative“.

A noter aussi que la durée de validité des copies conformes n'est pas réglée par le règlement communautaire. Tel n'était non plus le cas pour l'ancien règlement (CEE) n° 881/92. Sous le régime de ce règlement, le Luxembourg délivrait l'original de la licence pour cinq ans et les copies conformes à mettre sur les véhicules pour une durée d'un an. Cette situation était bien connue à la Commission européenne, ce qui n'a jamais suscité de réaction à l'égard des pays ayant procédé de cette façon.

Art. 3. (1) Afin de permettre au Ministre de vérifier qu'il se conforme aux dispositions législatives communautaires et nationales en vigueur, le transporteur doit fournir ensemble avec sa demande en obtention d'une licence communautaire et de copies conformes les informations nécessaires relatives à l'identité de l'entreprise, à l'autorisation d'établissement, au gérant technique, au parc de véhicules et au personnel.

Ces informations doivent également être fournies lors d'un renouvellement de la licence communautaire ou sur demande spéciale du Ministre.

Par dérogation à l'alinéa premier, le transporteur n'a pas besoin de fournir les informations auxquelles le Ministre dispose d'un accès direct. Le Ministre informe les transporteurs quelles sont ces informations.

(2) La durée de validité de la licence communautaire est fixée à trois ans, sans qu'elle puisse excéder celles des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement.

La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence communautaire.

Au cas où la licence communautaire est délivrée pour la première fois à un transporteur ou après une période d'interruption supérieure à six mois, la durée de validité visée à l'alinéa 1 est d'une année.

Par dérogation aux alinéas 1 et 3, le Ministre peut délivrer, par décision motivée, la licence communautaire pour une durée de validité inférieure à trois respectivement une année, sans qu'elle puisse être inférieure à trois mois.

(3) Le transporteur est tenu de conserver la licence communautaire au siège de son établissement et de la 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 de contrôle.

(4) En cas de cessation de l'activité du transporteur, la licence communautaire et ses copies conformes doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Article 4: Il y a tout d'abord lieu de constater que le Conseil d'Etat se contredit ici par rapport à ses observations relatives à l'article 3 où il se montre d'accord avec la même procédure que celle critiquée à l'article 4. Le Gouvernement opte dans les deux cas de suivre l'observation faite dans le cadre de l'article 4 et inscrit les modalités dans le règlement grand-ducal, à l'exclusion de la pratique administrative courante dont le Conseil d'Etat estime qu'elle ne doit pas être banalisée sur le plan normatif. Les règlements ministériels projetés auraient en effet contenu surtout la pratique administrative courante.

Art. 4. (1) Afin de permettre au Ministre la délivrance d'une attestation de conducteur, le transporteur doit fournir copie des documents suivants du chauffeur à figurer sur l'attestation de conducteur: pièce d'identité, permis de conduire, contrat de travail, fiche d'examen médical et certificat d'affiliation à la sécurité sociale.

Notamment en ce qui concerne le contrat de travail, le Ministre demande l'avis de l'Inspection du Travail et des Mines.

(2) La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à deux ans, sans que qu'elle ne puisse excéder celles des pièces à sa base.

La durée de validité de la copie conforme de l'attestation de conducteur est la même que celle de l'attestation de conducteur.

(3) Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur et sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Article 5: Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.

Art. 5. (1) La licence communautaire ou l'attestation de conducteur est retirée au cas où le transporteur a falsifié ce document ou une copie conforme de celui-ci.

(2) Toute décision de retrait doit être motivée. Le Ministre prend sa décision sur avis d'une commission composée de trois membres, ayant pour mission d'instruire le dossier, d'entendre le transporteur au cas où il le demande et d'émettre un avis à la majorité des voix. Les membres de la Commission sont nommés par le Ministre.

La Commission doit s'orienter pour son avis aux dispositions de l'article 12 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

(3) Lorsqu'une décision de retrait d'une licence communautaire, de copies conformes d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur est devenue définitive, le transporteur est tenu de remettre le ou les documents faisant l'objet de la décision de retrait aux agents de contrôle.

Ancien article 6: En raison de l'observation du Conseil d'Etat, l'article 6 est supprimé.

Article 6 (ancien article 7): Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.

Art. 6. Le cabotage est permis dans les limites des dispositions du chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

Par dérogation à l'alinéa précédent et en application de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne et de la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux, les paragraphes 2 à 5 de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ne sont pas applicables lorsque le transporteur effectuant des transports de cabotage est établi en Belgique ou aux Pays-Bas.

Ancien article 8: Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.

Article 7 (ancien article 9): Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.

Art. 7. Les infractions aux dispositions de l'article 3, de l'article 4 paragraphes 3 et 6, de l'article 5 paragraphe 6, de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ainsi qu'à l'article 6 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.

Article 8 (ancien article 10): Le Conseil d'Etat expose dans son avis que l'immobilisation d'un véhicule est à considérer comme une peine pénale et non comme une mesure administrative. La définition de peines pénales est réservée à la loi. Or, la loi du 9 août 1971 servant de base légale ne prévoit pas l'immobilisation parmi les peines.

Dès lors, le Gouvernement propose de substituer l'immobilisation par la confiscation du véhicule. La confiscation est formulée comme possibilité, laissant ainsi une marge d'appréciation aux tribunaux selon la gravité des cas spécifiques.

Une simple peine pécuniaire n'est en effet souvent pas assez dissuasive pour une certaine catégorie de transporteurs qui calculent que seulement chaque n-ième transport sera pris dans un contrôle et qu'alors une peine pécuniaire sera bien inférieure aux gains faits par une concurrence déloyale. Le

risque de voir le véhicule immobilisé voire confisqué devrait être assez dissuasif. Etant donné que la loi du 9 août 1971 ne permet pas l'immobilisation, il est recouru à la confiscation.

Art. 8. Lorsqu'un transport est effectué sans être couvert par une copie conforme d'une licence communautaire complétée, le cas échéant, par une attestation de conducteur ou en infraction aux dispositions de l'article 6, le véhicule utilisé pour effectuer ce transport peut être confisqué.

Article 9 (ancien article 11): Il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat.

Art. 9. Le Parquet général adresse une copie des arrêts et jugements prononcés sur base du présent règlement grand-ducal au Ministre.

Article 10 (ancien article 12): Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.

Art. 10. Par dérogation à l'article 3, paragraphe 2, au cas où la durée de validité d'une licence communautaire délivrée sous le régime du 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 plusieurs Etats membres dépasse trois ans au moment de l'expiration des copies conformes délivrées sous le régime de ce même règlement (CEE) n° 881/92, les copies conformes délivrées pour la première fois sous le régime du règlement (CE) n° 1072/2009 précité le sont pour une durée de validité expirant trois ans avant l'échéance de la licence communautaire.

Au cas où la durée de validité de ces copies conformes est inférieure à un an, le transporteur ne doit pas faire de nouvelle demande, mais les copies conformes subséquentes lui sont délivrées automatiquement, à condition qu'il remplisse toutes les conditions pour pouvoir obtenir une licence communautaire.

Ancien article 13: Les dispositions de l'ancien article 13 sont transférées dans un troisième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Article 11 (ancien article 14): Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.

Art. 11. Le 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 est abrogé.

Article 12 (ancien article 15): Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.

Art. 12. La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: „règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route“.

Article 13 (ancien article 16): Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.

Art. 13. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*

TEXTE DU DEUXIEME PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Projet de règlement grand-ducal réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers

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

Vu la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Ancien article 8: Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.

Art. 1er. Les transporteurs établis dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen ne peuvent effectuer un transport au Grand-Duché de Luxembourg que sous le couvert d'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.

Ils ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage sauf si un accord international conclu entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur autorise les transports de cabotage.

Au cas où un tel transporteur est autorisé à effectuer un transport de cabotage au Grand-Duché de Luxembourg, l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route est applicable.

Ancien article 9, alinéa 2: Cet article reprend en outre la possibilité de confisquer le véhicule utilisé pour commettre l'infraction. La base légale est ici l'article 8, alinéa 2, de la loi du 12 juin 1965 ainsi que le chapitre II-1 du Code pénal. (cf. nouvel article 8 du premier projet de règlement grand-ducal)

Art. 2. Les infractions aux dispositions de l'article 1er du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 750 euros ou d'une de ces peines seulement.

En outre, le véhicule utilisé pour effectuer le transport en infraction pourra être confisqué.

Ancien article 14 in fine:

Art. 3. Le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux est abrogé.

Art. 4. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*

TEXTE DU TROISIEME PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation sur toutes les voies publiques;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Ancien article 13:

Article unique. Le point N. de l'annexe I 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 est abrogé.

*

TEXTE COORDONNE

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

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 le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;

Vu la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

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 Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. L'autorité compétente visée au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport

international de marchandises par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le Ministre.

Art. 2. Les vérifications visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité sont menées par le Ministre. Dans ce cadre le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement communique au Ministre copies des autorisations d'établissement et toutes les données utiles concernant la modification, le transfert, le retrait ou la caducité d'une autorisation d'établissement.

Art. 3. (1) Afin de permettre au Ministre de vérifier qu'il se conforme aux dispositions législatives communautaires et nationales en vigueur, le transporteur doit fournir ensemble avec sa demande en obtention d'une licence communautaire et de copies conformes les informations nécessaires relatives à l'identité de l'entreprise, à l'autorisation d'établissement, au gérant technique, au parc de véhicules et au personnel.

Ces informations doivent également être fournies lors d'un renouvellement de la licence communautaire ou sur demande spéciale du Ministre.

Par dérogation à l'alinéa premier, le transporteur n'a pas besoin de fournir les informations auxquelles le Ministre dispose d'un accès direct. Le Ministre informe les transporteurs quelles sont ces informations.

(2) La durée de validité de la licence communautaire est fixée à trois ans, sans qu'elle puisse excéder celles des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement.

La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence communautaire.

Au cas où la licence communautaire est délivrée pour la première fois à un transporteur ou après une période d'interruption supérieure à six mois, la durée de validité visée à l'alinéa 1 est d'une année.

Par dérogation aux alinéas 1 et 3, le Ministre peut délivrer, par décision motivée, la licence communautaire pour une durée de validité inférieure à trois respectivement une année, sans qu'elle puisse être inférieure à trois mois.

(3) Le transporteur est tenu de conserver la licence communautaire au siège de son établissement et de la 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 de contrôle.

(4) En cas de cessation de l'activité du transporteur, la licence communautaire et ses copies conformes doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Art. 4. (1) Afin de permettre au Ministre la délivrance d'une attestation de conducteur, le transporteur doit fournir copie des documents suivants du chauffeur à figurer sur l'attestation de conducteur: pièce d'identité, permis de conduire, contrat de travail, fiche d'examen médical et certificat d'affiliation à la sécurité sociale.

Notamment en ce qui concerne le contrat de travail, le Ministre demande l'avis de l'Inspection du Travail et des Mines.

(2) La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à deux ans, sans qu'elle ne puisse excéder celles des pièces à sa base.

La durée de validité de la copie conforme de l'attestation de conducteur est la même que celle de l'attestation de conducteur.

(3) Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur et sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Art. 5. (1) La licence communautaire ou l'attestation de conducteur est retirée au cas où le transporteur a falsifié ce document ou une copie conforme de celui-ci.

(2) Toute décision de retrait doit être motivée. Le Ministre prend sa décision sur avis d'une commission composée de trois membres, ayant pour mission d'instruire le dossier, d'entendre le transporteur au cas où il le demande et d'émettre un avis à la majorité des voix. Les membres de la Commission sont nommés par le Ministre.

La Commission doit s'orienter pour son avis aux dispositions de l'article 12 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

(3) Lorsqu'une décision de retrait d'une licence communautaire, de copies conformes d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur est devenue définitive, le transporteur est tenu de remettre le ou les documents faisant l'objet de la décision de retrait aux agents de contrôle.

Art. 6. Le cabotage est permis dans les limites des dispositions du chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

Par dérogation à l'alinéa précédent et en application de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne et de la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux, les paragraphes 2 à 5 de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ne sont pas applicables lorsque le transporteur effectuant des transports de cabotage est établi en Belgique ou aux Pays-Bas.

Art. 7. Les infractions aux dispositions de l'article 3, de l'article 4 paragraphes 3 et 6, de l'article 5 paragraphe 6, de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ainsi qu'à l'article 6 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.

Art. 8. Lorsqu'un transport est effectué sans être couvert par une copie conforme d'une licence communautaire complétée, le cas échéant, par une attestation de conducteur ou en infraction aux dispositions de l'article 6, le véhicule utilisé pour effectuer ce transport peut être confisqué.

Art. 9. Le Parquet général adresse une copie des arrêts et jugements prononcés sur base du présent règlement grand-ducal au Ministre.

Art. 10. Par dérogation à l'article 3, paragraphe 2, au cas où la durée de validité d'une licence communautaire délivrée sous le régime du 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 plusieurs Etats membres dépasse trois ans au moment de l'expiration des copies conformes délivrées sous le régime de ce même règlement (CEE) n° 881/92, les copies conformes délivrées pour la première fois sous le régime du règlement (CE) n° 1072/2009 précité le sont pour une durée de validité expirant trois ans avant l'échéance de la licence communautaire.

Au cas où la durée de validité de ces copies conformes est inférieure à un an, le transporteur ne doit pas faire de nouvelle demande, mais les copies conformes subséquentes lui sont délivrées automatiquement, à condition qu'il remplisse toutes les conditions pour pouvoir obtenir une licence communautaire.

Art. 11. Le 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 est abrogé.

Art. 12. La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: „règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route“.

Art. 13. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6345/05

N° 6345⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

**portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009
du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 éta-
blissant des règles communes pour l'accès au marché du
transport international de marchandises par route**

* * *

AVIS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

(22.3.2012)

Le projet de règlement grand-ducal a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points a été déposé à la Chambre des Députés le 20 octobre 2011 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 et un commentaire des articles.

L'avis de la Chambre des Salariés date du 22 novembre 2011, celui de la Chambre de Commerce du 5 décembre 2011.

Le présent projet de règlement grand-ducal trouve sa base légale dans le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers et 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. Le règlement (CE) s'inscrit dans le cadre de l'instauration au sein de l'Union européenne d'une politique commune des transports et actualise les règles pour l'accès au marché des transports internationaux de marchandises par route sur le territoire de l'Union. Il établit les conditions auxquelles les transporteurs non résidents peuvent effectuer des transports dans un Etat membre et fonde les principes pour éviter des restrictions à la libre prestation de services de transport en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur.

*

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat ne marque pas son accord avec l'approche préconisée consistant dans l'adoption dans un même texte des sanctions du règlement européen sur base 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, le traitement particulier du cabotage sur base de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, et l'abrogation de deux règlements grand-ducaux.

*

Par lettre du 14 février 2012 la Ministre aux Relations avec le Parlement a fait parvenir la prise de position du Ministre du Développement durable et des Infrastructures sur l'avis émis par le Conseil d'Etat. Tout en se déclarant d'accord avec la proposition de la Haute Corporation de scinder le projet de règlement en deux, le Gouvernement tient à remarquer qu'il y a lieu de scinder le texte en trois règlements grand-ducaux séparés, à savoir:

- un premier règlement grand-ducal avec les dispositions relatives au règlement (CE) n° 1072/2009 et abrogeant le règlement grand-ducal du 15 mars 1993. Sa base légale est constituée par la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des décisions et des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;
- un deuxième règlement grand-ducal avec les dispositions concernant les transports effectués au Luxembourg par des transporteurs originaires de pays tiers pour lesquels les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 ne s'appliquent pas, et abrogeant le règlement grand-ducal du 14 avril 1992. Sa base légale est constituée par la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, et
- un troisième de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertissements taxés. Sa base légale est constituée par la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Etaient joints à la lettre :

- 1) le texte avec commentaire du projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
- 2) le texte avec commentaire du projet de règlement grand-ducal réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers, avec un commentaire, et
- 3) le texte du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

*

Dans la mesure où seul le projet sous 1) a besoin de l'agrément de la Conférence des Présidents, le Gouvernement a également fait parvenir un texte coordonné du projet sous 1), les textes commentés sous 2) et 3) étant joints à titre d'information.

*

En ce qui concerne le projet de règlement grand-ducal sous 1), le Gouvernement observe que, dans la mesure du possible, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'article 8 (ancien article 10), il préfère ne pas supprimer simplement cet article, mais remplacer l'immobilisation par la confiscation, tout en respectant l'argumentation du Conseil d'Etat.

Toujours selon le Gouvernement, le Conseil d'Etat se contredit dans ses observations relatives aux articles 3 et 4 en ce que pour une même procédure, mais pour deux documents différents, il se déclare à l'article 3 d'accord avec une délégation au niveau du ministre et à l'article 4 il invoque la Constitution pour dire que cette délégation n'est pas possible. Le Gouvernement opte dès lors de suivre également à l'article 3 l'observation faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4.

Enfin, le Gouvernement insiste que les dispositions reprises maintenant dans le deuxième règlement grand-ducal sont absolument nécessaires, car autrement les infractions commises par des transporteurs originaires de pays tiers resteraient impunies, alors que des infractions identiques ou similaires commises par des transporteurs communautaires sont sanctionnées. Il préfère donc de ne pas simplement supprimer ces dispositions, mais de les mettre dans un règlement grand-ducal séparé.

*

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment au texte du projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, tel qu'il a été amendé suite à l'avis du Conseil d'Etat.

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 22 mars 2012

Le Secrétaire général,
Claude FRIESEISEN

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 29 février 2012 (10h30)

ORDRE DU JOUR :

1. 6393 Projet de loi concernant les équipements sous pression transportables
- Désignation d'un rapporteur
2. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A.4.
- Désignation d'un rapporteur
3. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck
- Désignation d'un rapporteur
4. 6345 Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route
- Adoption d'une prise de position de la Commission
5. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf
- Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Negri, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Romain Diederich, M. Guy Staus, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean Leyder, M. Patrick Recken, M. Louis Reuter, de l'Administration des

bâtiments publics,

M. Romain Spaus, de l'Administration des ponts et chaussées,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusées : Mme Anne Brasseur, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6393 Projet de loi concernant les équipements sous pression transportables

M. Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

2. 6395 Projet de loi relatif à la construction de la liaison Micheville entre la Route Nationale 31 et l'Autoroute A4

M. Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6396 Projet de loi relatif à l'adoption budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck

M. Lucien Clement est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6345 Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Les membres de la Commission adoptent le projet d'avis repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

5. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se reporter au document parlementaire afférent.

En bref, le projet a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à la construction d'un Lycée technique agricole à Gilsdorf. Il s'agit de doter le lycée technique agricole des infrastructures répondant à ses besoins, compte tenu de l'évolution de la population scolaire et des différentes formations. Les coûts liés à la construction de ce nouveau lycée sont de

100.000.000 euros. Il s'ensuit que l'autorisation du projet de construction par la voie législative s'impose en vertu de l'article 99 de la Constitution, car le seuil fixé à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat est dépassé.

Outre les infrastructures scolaires proprement dites comprenant salles de classe, salles spéciales et ateliers, le projet comporte un restaurant scolaire, un internat, des infrastructures sportives, une gare d'autobus et un parking.

A noter encore qu'il est prévu d'implanter ultérieurement, sur le site destiné à accueillir le nouveau lycée, un bâtiment pour les laboratoires de l'Administration des services techniques de l'agriculture (ASTA), ainsi que des locaux administratifs pour la Chambre d'agriculture. Ces deux projets de construction ne sont pas couverts par le projet de loi 6287. La voirie, les infrastructures d'adduction et d'évacuation et l'installation de chauffage à construire en vertu du projet de loi sous rubrique sont cependant conçues de manière à pouvoir desservir également ces futures constructions.

Monsieur le Rapporteur commente également l'avis du Conseil d'Etat datant du 11 octobre 2011. Celui-ci émet, entre autres, les remarques suivantes :

- il constate que le projet de construction du nouveau lycée n'est pas en phase avec le règlement grand-ducal du 6 janvier 2006 déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel « Lycées » ;
- le projet de loi ne donnant aucune indication sur l'actuel propriétaire du terrain du nouveau lycée, il se demande si ce terrain fait déjà partie des domaines de l'Etat ou s'il reste à acquérir ;
- il note que le projet de loi ne contient aucune information ni sur l'état d'avancement des procédures découlant de l'application de la législation relative à l'aménagement au niveau communal, et, le cas échéant, de celle relative à la protection de la nature et des ressources naturelles, ni au sujet des incidences du projet sur l'environnement.

Les responsables du Ministère présentent ensuite le document PowerPoint repris en annexe 2 du présent procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- si les représentants des groupes parlementaires DP et *déi gréng* reconnaissent que le projet de construire un nouveau lycée agricole dans le nord du pays est un projet important et nécessaire, ils estiment que le site retenu n'est pas optimal. Ils critiquent notamment, à l'instar du Conseil d'Etat, le fait que le projet de construction ne soit pas en phase avec le règlement grand-ducal précité du 6 janvier 2006. Ils sont en outre d'avis que le projet est incompatible avec le concept de la région *Nordstad* et avec le concept IVL car situé en milieu rural ;
- en réponse à ces critiques, Monsieur le Ministre fait valoir que la construction d'un lycée technique agricole constitue un besoin prioritaire. Or, les gouvernements successifs sont, depuis de nombreuses années, en quête d'un site adéquat dans le nord du pays en vue d'y implanter cette structure scolaire mais les recherches sont restées jusqu'à présent infructueuses. Les besoins étant devenus, au fil des années, de plus en plus impérieux, Monsieur le Ministre explique avoir fait diligenter, en collaboration avec Madame la Ministre de l'Education nationale et de la Formation professionnelle, une étude visant à déterminer les sites potentiels pour accueillir ce lycée technique dans le nord du pays. Il insiste sur le fait que le site d'implantation finalement retenu est celui qui correspondait le

mieux aux critères de sélection en vigueur et notamment aux exigences de l'aménagement durable. En effet, les avantages de ce site sont les suivants :

- la superficie disponible est importante. Or, un des critères de sélection était la présence de surfaces labourables à proximité ou à distance raisonnable du site du nouveau lycée afin de couvrir, dans la mesure du possible, les besoins de l'enseignement pratique sur place et de ne pas perdre de temps inutile dans les transports. Ce critère excluait d'office de retenir un terrain en milieu urbain ;
 - l'Etat luxembourgeois possédait déjà une partie du terrain, ce qui permettait de passer outre une partie de la procédure d'acquisition ;
 - il existe déjà une structure scolaire dans les environs et cette proximité peut être mise à profit au niveau des infrastructures ;
- la discussion autour de l'implantation du futur lycée technique agricole n'est pas à appréhender sous un angle unique mais plutôt comme une réflexion d'ensemble concernant, au total, cinq lycées. De ce fait, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'il faut réfléchir à la réorganisation complète de la structure scolaire dans la région *Nordstad*. En effet, les projets relatifs à l'aménagement du lycée technique d'Ettelbruck, du lycée technique pour professions de santé, du Centre national de formation professionnelle continue et du *Nordstadlycée* sont, malgré des besoins évidents, tenus en suspens à cause du blocage dû au lycée technique agricole. Monsieur le Ministre évoque les différents sites en discussion en vue d'accueillir ces différentes structures scolaires mais requiert, pour des raisons évidentes de confidentialité, la plus grande discrétion de la part des personnes présentes ;
- suite à une intervention d'un membre de la commission parlementaire requérant des indications plus précises au sujet de l'augmentation du trafic routier que le nouveau site ne manquera pas d'engendrer, notamment aux abords immédiats et à l'intérieur des localités de Diekirch et de Gilsdorf, les responsables gouvernementaux informent qu'une étude est en cours de réalisation concernant l'accès au site du futur établissement ainsi que la réorganisation du trafic dans la ville de Diekirch et dans toute la région *Nordstad*. Il est en outre rappelé que, lorsque le nouveau lycée technique agricole deviendra opérationnel, le *Nordstadlycée* déménagera, réduisant d'autant les problèmes de circulation ;
- Monsieur le Ministre déclare comprendre les craintes exprimées par le bourgmestre de Diekirch devant l'ampleur du projet à construire. Pour rappel, il est en effet prévu que le campus du nouveau lycée technique agricole accueillera, outre le lycée lui-même, un internat, un bâtiment pour l'ASTA, ainsi que des locaux administratifs pour la Chambre d'agriculture. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre fait valoir que la construction du nouvel internat se justifie par le fait que le Lycée technique agricole est le seul établissement scolaire de sa spécialité du Grand-Duché et que l'internat devra en conséquence héberger des élèves auxquels l'éloignement de leur domicile ne permet pas un aller-retour quotidien. En outre, c'est la Chambre d'agriculture elle-même qui a exprimé le désir d'avoir des locaux administratifs sur place ;
- parmi les autres critiques formulées à l'encontre du projet, figure son intégration dans le paysage. En réponse à une question afférente, il est signalé que l'étude relative aux incidences du projet sur l'environnement (« *Strategische Umwelt Prüfung* » ou SUP) n'est pas encore prête ;
- le nouveau lycée sera réalisé sur un terrain en forte pente. Le représentant du groupe *déi gréng* estime que la configuration du site et la déclivité du terrain poseront problème lors de la construction et engendreront des coûts supplémentaires ;

- l'actuel lycée, avec ses annexes, se trouve en tout et pour tout disséminé sur cinq sites différents. Le futur lycée sera quant à lui implanté sur trois sites.

Examen des articles

Le Conseil d'Etat propose de donner à l'intitulé du projet de loi la teneur suivante :

Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée technique agricole à Gilsdorf

La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Les trois articles du projet de loi ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat et se lisent comme suit :

Art. 1. *Le Gouvernement est autorisé à procéder à la construction du Lycée technique agricole à Gilsdorf.*

Art. 2. *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 100.000.000 euros. Ces montants correspondent 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.*

Art. 3. *Les dépenses sont imputables sur les crédits du Fonds d'investissements publics scolaires.*

Luxembourg, le 7 mars 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE (29.02.2012)

Le projet de règlement grand-ducal a. portant exécution et sanction du règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points a été déposé à la Chambre des Députés le 20 octobre 2011 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 et un commentaire des articles.

L'avis de la Chambre des Salariés date du 22 novembre 2011, celui de la Chambre de Commerce du 5 décembre 2011.

Le présent projet de règlement grand-ducal trouve sa base légale dans le règlement (CE) No 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers et 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. Le règlement (CE) s'inscrit dans le cadre de l'instauration au sein de l'Union européenne d'une politique commune des transports et actualise les règles pour l'accès au marché des transports internationaux de marchandises par route sur le territoire de l'Union. Il établit les conditions auxquelles les transporteurs non résidents peuvent effectuer des transports dans un Etat membre et fonde les principes pour éviter des restrictions à la libre prestation de services de transport en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur.

*

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat ne marque pas son accord avec l'approche préconisée consistant dans l'adoption dans un même texte des sanctions du règlement européen sur base 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, le traitement particulier du cabotage sur base de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, et l'abrogation de deux règlements grand-ducaux.

*

Par lettre du 14 février 2012 la Ministre aux Relations avec le Parlement a fait parvenir la prise de position du Ministre du Développement durable et des Infrastructures sur l'avis émis par le Conseil d'Etat. Tout en se déclarant d'accord avec la proposition de la Haute Corporation de scinder le projet de règlement en deux, le Gouvernement tient à remarquer qu'il y a lieu de scinder le texte en trois règlements grand-ducaux séparés, à savoir:

- un premier règlement grand-ducal avec les dispositions relatives au règlement (CE) n° 1072/2009 et abrogeant le règlement grand-ducal du 15 mars 1993. Sa base légale est constituée par la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des décisions et des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;
- un deuxième règlement grand-ducal avec les dispositions concernant les transports effectués au Luxembourg par des transporteurs originaires de pays tiers pour lesquels les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 ne s'appliquent pas, et abrogeant le règlement grand-ducal du 14 avril 1992. Sa base légale est constituée par la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, et
- un troisième de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertissements taxés. Sa base légale est constituée par la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Etaient joints à la lettre :

- 1) le texte avec commentaire du projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
- 2) le texte avec commentaire du projet de règlement grand-ducal réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers, avec un commentaire, et
- 3) le texte du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

*

Dans la mesure où seul le projet sous 1) a besoin de l'agrément de la Conférence des Présidents, le Gouvernement a également fait parvenir un texte coordonné du projet sous 1), les textes commentés sous 2) et 3) étant joints à titre d'information.

*

En ce qui concerne le projet de règlement grand-ducal sous 1), le Gouvernement observe que, dans la mesure du possible, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'article 8 (ancien article 10), il préfère ne pas supprimer simplement cet article, mais remplacer l'immobilisation par la confiscation, tout en respectant l'argumentation du Conseil d'Etat.

Toujours selon le Gouvernement, le Conseil d'Etat se contredit dans ses observations relatives aux articles 3 et 4 en ce que pour une même procédure, mais pour deux documents différents, il se déclare à l'article 3 d'accord avec une délégation au niveau du ministre et à l'article 4 il invoque la Constitution pour dire que cette délégation n'est pas possible. Le Gouvernement opte dès lors de suivre également à l'article 3 l'observation faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4.

Enfin, le Gouvernement insiste que les dispositions reprises maintenant dans le deuxième règlement grand-ducal sont absolument nécessaires, car autrement les infractions commises par des transporteurs originaires de pays

tiers resteraient impunies, alors que des infractions identiques ou similaires commises par des transporteurs communautaires sont sanctionnées. Il préfère donc de ne pas simplement supprimer ces dispositions, mais de les mettre dans un règlement grand-ducal séparé.

*

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment au texte du projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, tel qu'il a été amendé suite à l'avis du Conseil d'Etat.



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des bâtiments publics

Division des travaux neufs

ANNEXE 2

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES

PROJET DE LOI RELATIF À LA CONSTRUCTION D'UN LYCÉE TECHNIQUE AGRICOLE À GILSDORF

29 février 2012

SITUATION ACTUELLE

Infrastructures actuelles du LTA réparties sur 3 sites différents:

- bâtiment central, rue Salentiny à Ettelbruck,
(pensionnat, salle de sports, ateliers, nouveau pavillon ainsi que des serres)
- annexe à la laiterie « Laduno » à Erpeldange,
(4 salles de classes et 3 ateliers) (location)
- hall pour travaux pratiques
(paysagiste-pépiniériste) à Colmar-Berg.

SITUATION PROJETEE

- Regroupement de toutes les activités sur un même site
- Installation d'infrastructures répondant aux besoins du LTA
- Possibilité d'aménager des surfaces de cultures extérieures supplémentaires

PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Capacité du nouveau lycée: 800 élèves

Structure d'enseignement:

- 29 salles de classe
- 27 salles spéciales et salles de classes polyvalentes
(informatique, biologie, chimie, physique, agriculture, horticulture, environnement naturel et forestier, éducation artistique)
- 18 ateliers et laboratoires avec salles de préparation et aires de stockage
(ajustage, mécanique, électrotechnique, bois, horticulture, constructions métalliques, machines horticoles, forestières et agricoles, agriculture, horticulture, environnement naturel et forestier, atelier de réparation,...)
- 1 hall avec aire de travail (paysagisme), emplacements machines agricoles et stockage
- 2400 m² de serres et tunnels
- 1 salle de sport multifonctionnelle à 1 unité

Structures d'administration:

- Bureaux, salles de réunion, salles pour enseignants

Structures d'accueil:

- Salle polyvalente (200 personnes)
- Restaurant (150 places) et cafétéria (60 places)
- Bibliothèque
- SPOS

Internat pour 60 élèves

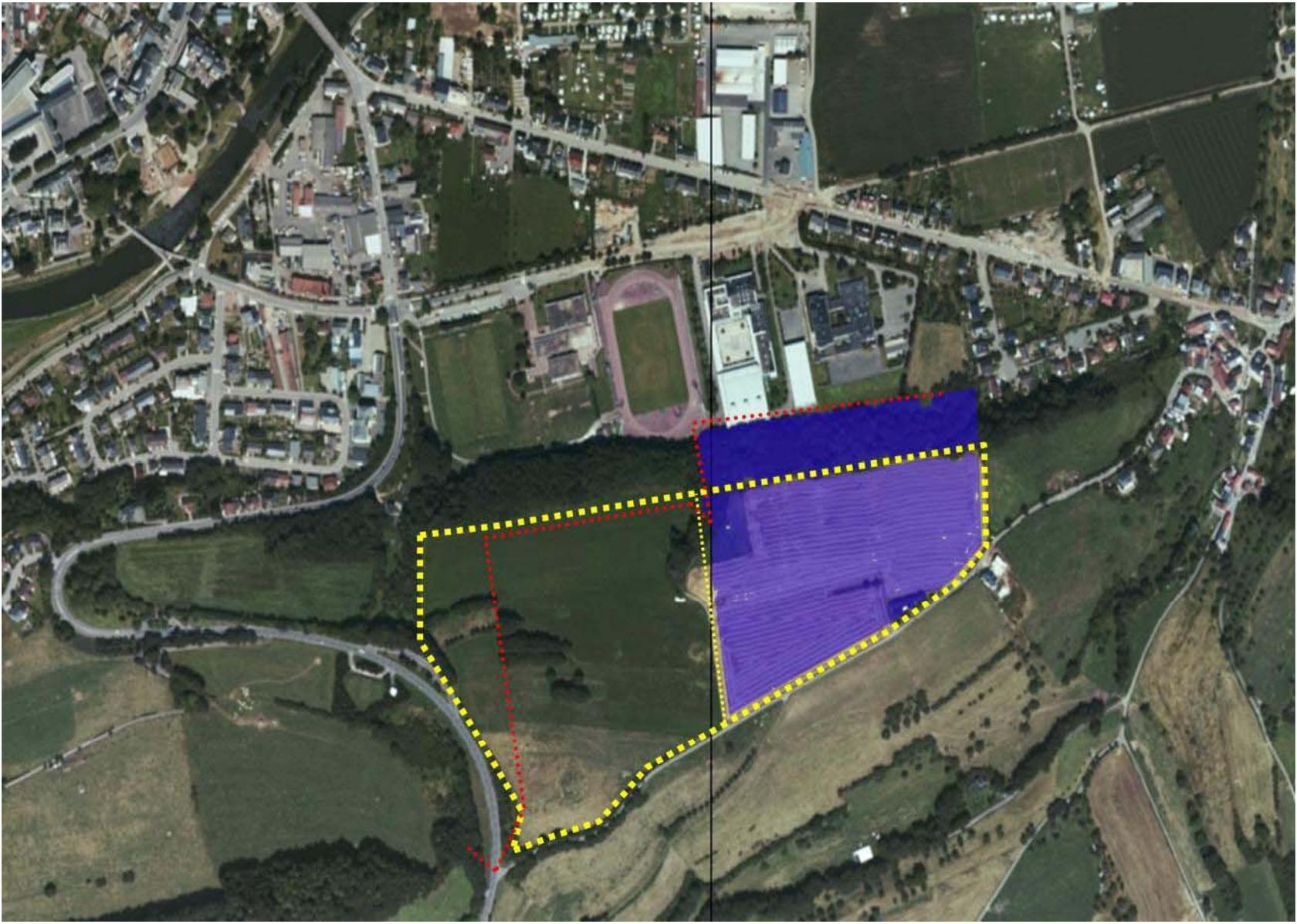
Aménagements extérieurs

- Parking d'environ 100 emplacements
- Terrain de sport extérieur
- Quai de bus
- 6,35 ha surfaces en pleins champs (horticulture, arboretum, pépinière)

PARTIE URBANISTIQUE

Implantation

- Terrain d'une superficie d'environ 15 hectares
- Site d'implantation à la périphérie de Diekirch et de Gilsdorf sur le territoire de la commune de Bettendorf
- Majeure partie du terrain dans le périmètre d'agglomération (zone de bâtiments et d'aménagement publics)
- Accès à l'ouest sur le territoire de la commune de Diekirch
- Site bordé à l'ouest par la N14, au sud par la rue « um Knaeppchen »
- Au nord, terrain descendant vers la rue Joseph Merten



Accès

- Accès carrossable du complexe scolaire assuré depuis la nationale N14
- Aménagement d'un nouveau giratoire sur la N14
- Chemin piétonnier existant à l'ouest réaménagé et prolongé
- Nouvelle liaison piétonnière depuis la rue Joseph Merten



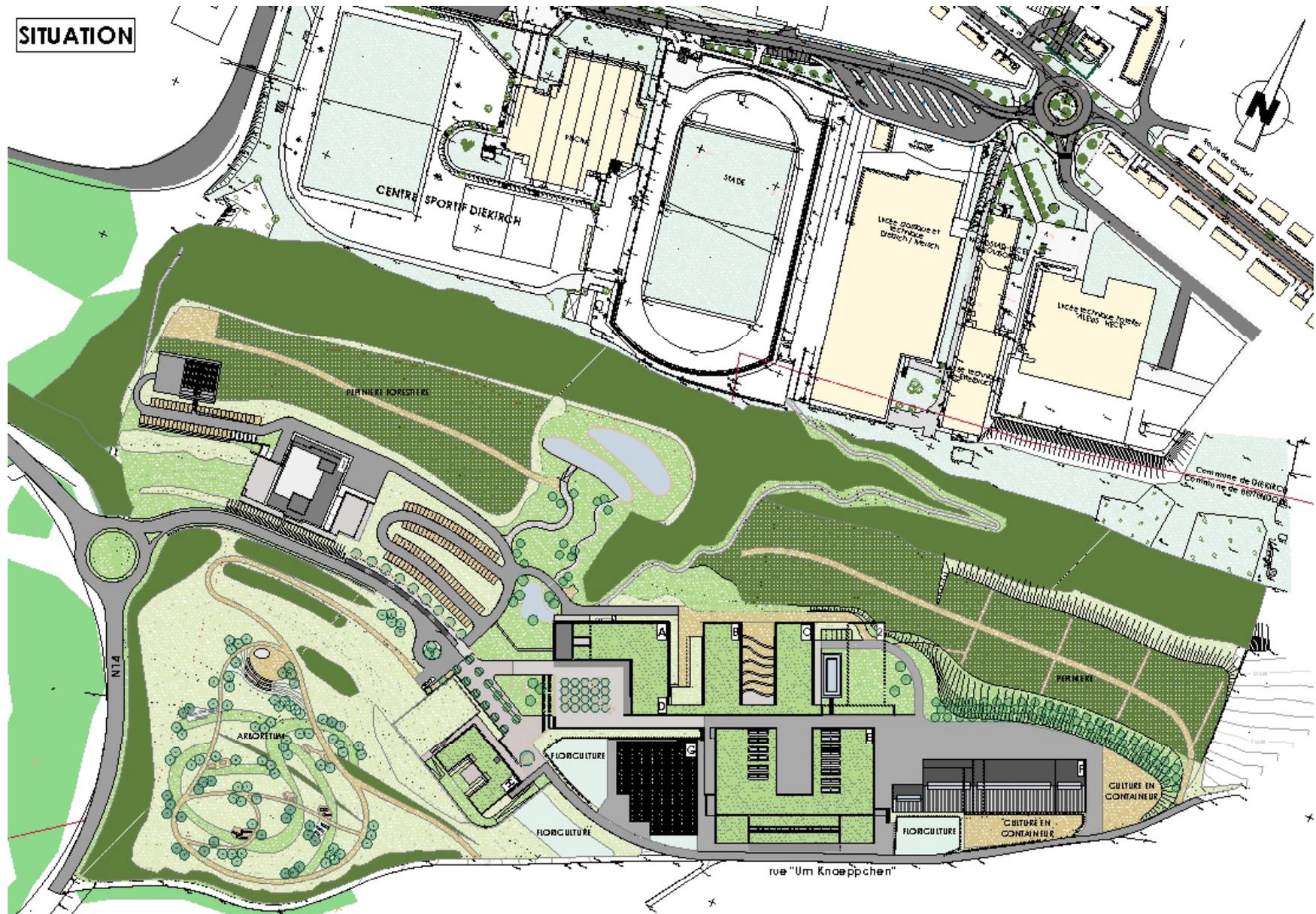


Situation actuelle, rue « um Knaeppchen »



Situation actuelle, vue vers Diekirch

SITUATION



PARTI ARCHITECTURAL

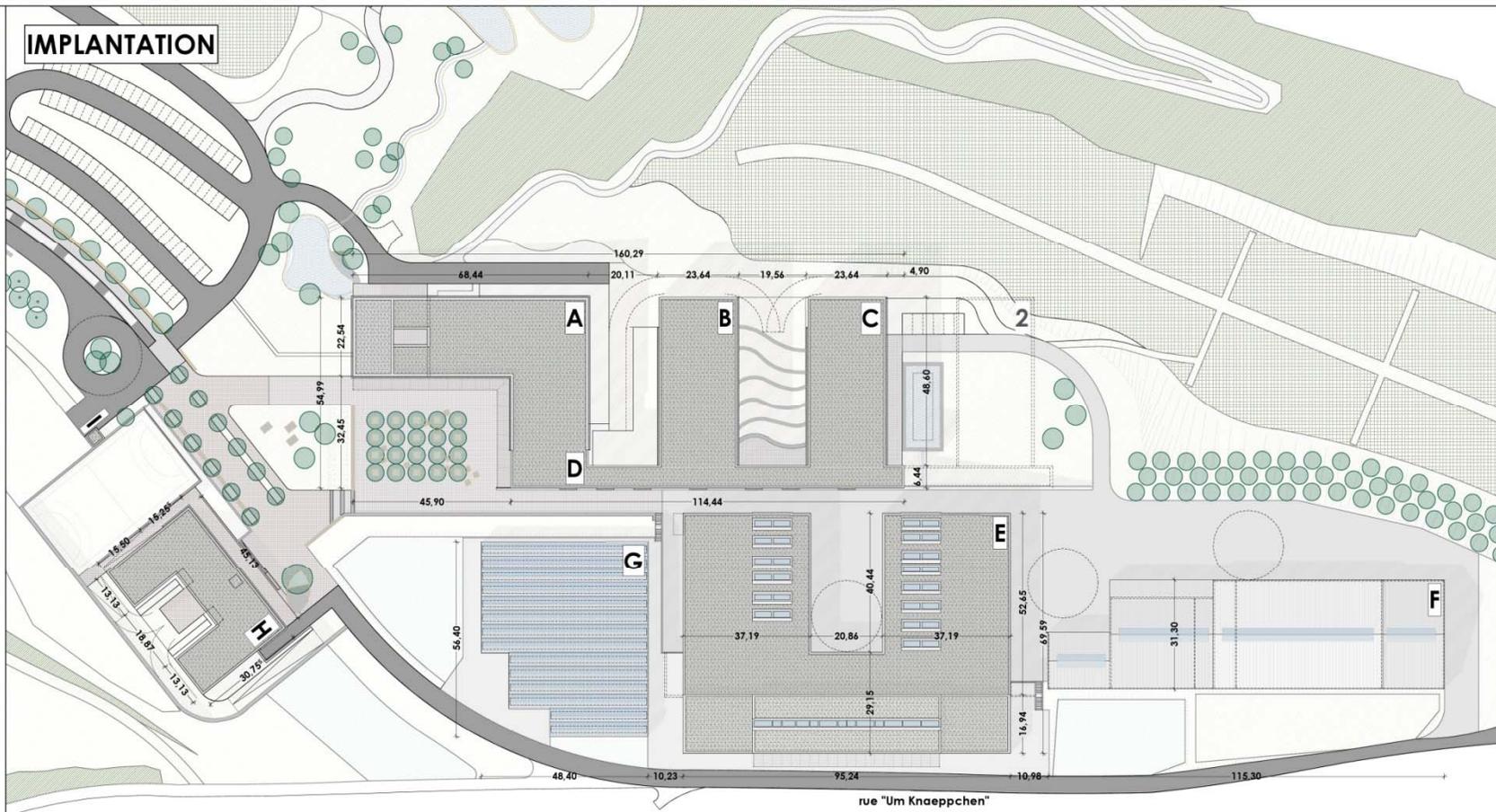
Concept général et fonctionnel

- Parti architectural découlant du parti urbanistique:
 - > intégration des volumes dans l'environnement existant
 - > respect de la topographie du site
 - > minimisation de l'impacte visuel
- Complexe des serres à l'entrée du campus contribue à l'identification du lycée
- Aménagement de plusieurs volumes regroupés entre eux
- Salles de classe orientées nord
- Ateliers orientés vers rue « um Knaeppchen »
- Aires extérieures réservées pour aménagement surfaces en pleins champs

PERSPECTIVE



IMPLANTATION



LEGENDE

- | | | | |
|---|--|------------------------|---|
| A structures d'accueil, administration, enseignants, sport,... | D foyer d'entrée, circulation principale, ... | G serres | 1 laboratoire ASTA / chambre d'agriculture + MBR |
| B salles normales, spéciales,... | E ateliers travaux pratiques, entretien, réparation, stockage,... | H internat | 2 extension possible |
| C salles spéciales, sas décontamination, ... | F chaufferie, hall applications machines, hall de stockage, garage, ... | I poste "CREOS" | |

Echelle: 1 5 10 20 30 40 50

Date: 08.10.2010

G:\3 - PROJETS\0722-LTA Gilsdorf\0722-Plan\0722-Projet de loi\0722-APD06 Layout-Loi.pln

Lycée technique agricole à Gilsdorf

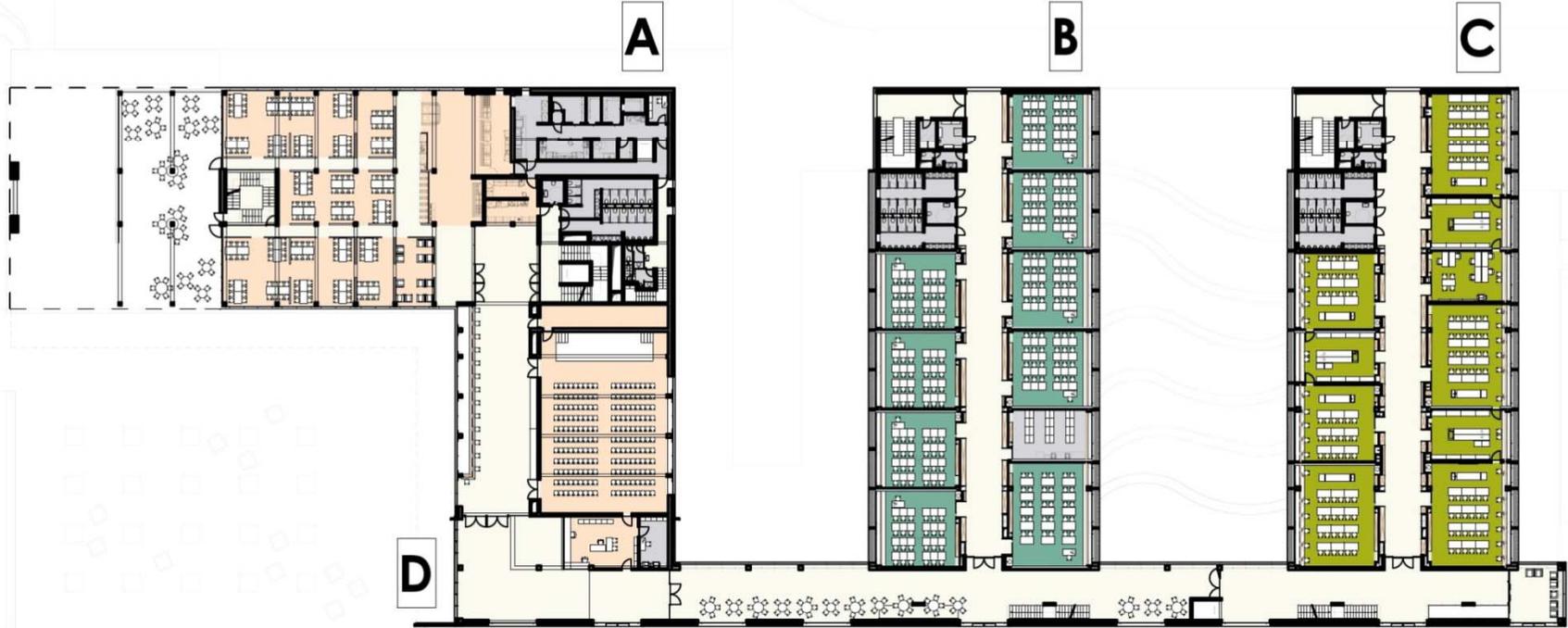
- Projet de loi -

L'ensemble est composé de huit bâtiments

Administration, accueil et enseignement

- Entrée sur place centrale du campus
- Trois volumes reliés par une desserte centrale
- Deux ailes nord-sud regroupant les salles de classes et salles spéciales
- Classes orientées sur cours intérieures
- Hall sportif multifonctionnel au sous-sol

Administration, accueil et enseignement



niveau entrée place centrale



niveau +1

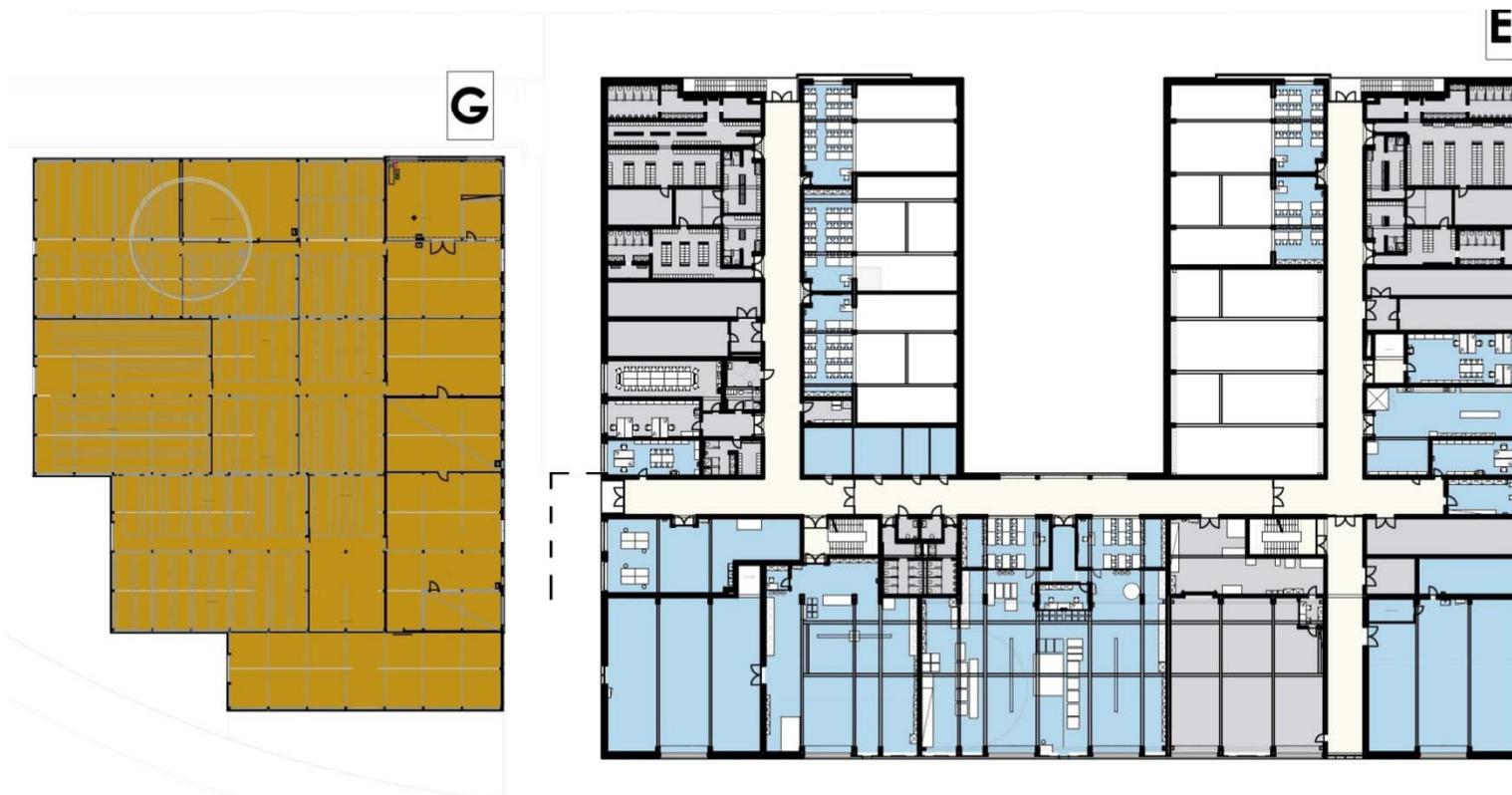
Ateliers, halls de stockage et serres

- Ateliers regroupés dans bâtiment à deux étages
- A l'écart des salles de classes
- Déclivité du terrain permettant deux accès carrossables

- Halls à l'extrémité est du site pour
 - > travaux pratiques paysagistes
 - > machines agricoles
 - > stockage matériel
 - > centrale de production d'énergie

- Serres en quatre parties comme élément prépondérant
 - > trois compartiments vitrés pour cultures
 - > une 'aire de travail' en construction massive

Ateliers, serres



niveau entrée « rue Knaeppchen »

Internat

- Délimite la place centrale
- Indépendant des structures scolaires du lycée
- Bâtiment se développant autour d'une cour intérieure
- 60 chambres avec espaces de séjour, répartis sur les trois niveaux
- Administration, restaurant, ateliers aménagés au niveau de l'entrée

Internat



niveau entrée



Niveau +1

Concept énergétique

- Infrastructure scolaire
 - > à consommation énergétique minimale
 - > offrant confort maximal aux utilisateurs

- Concept basé sur:
 - > très bonne isolation thermique de l'enveloppe
 - > masse du bâtiment comme climatiseur naturel (ventilation nocturne)
 - > ventilation naturelle
 - > réduction des installations techniques au nécessaire
 - > éclairage naturel par grandes surfaces vitrées

- Chauffage à copeaux de bois
 - > énergies renouvelables
 - > aspect éducatif lié aux cours enseignés au LTA

Façades



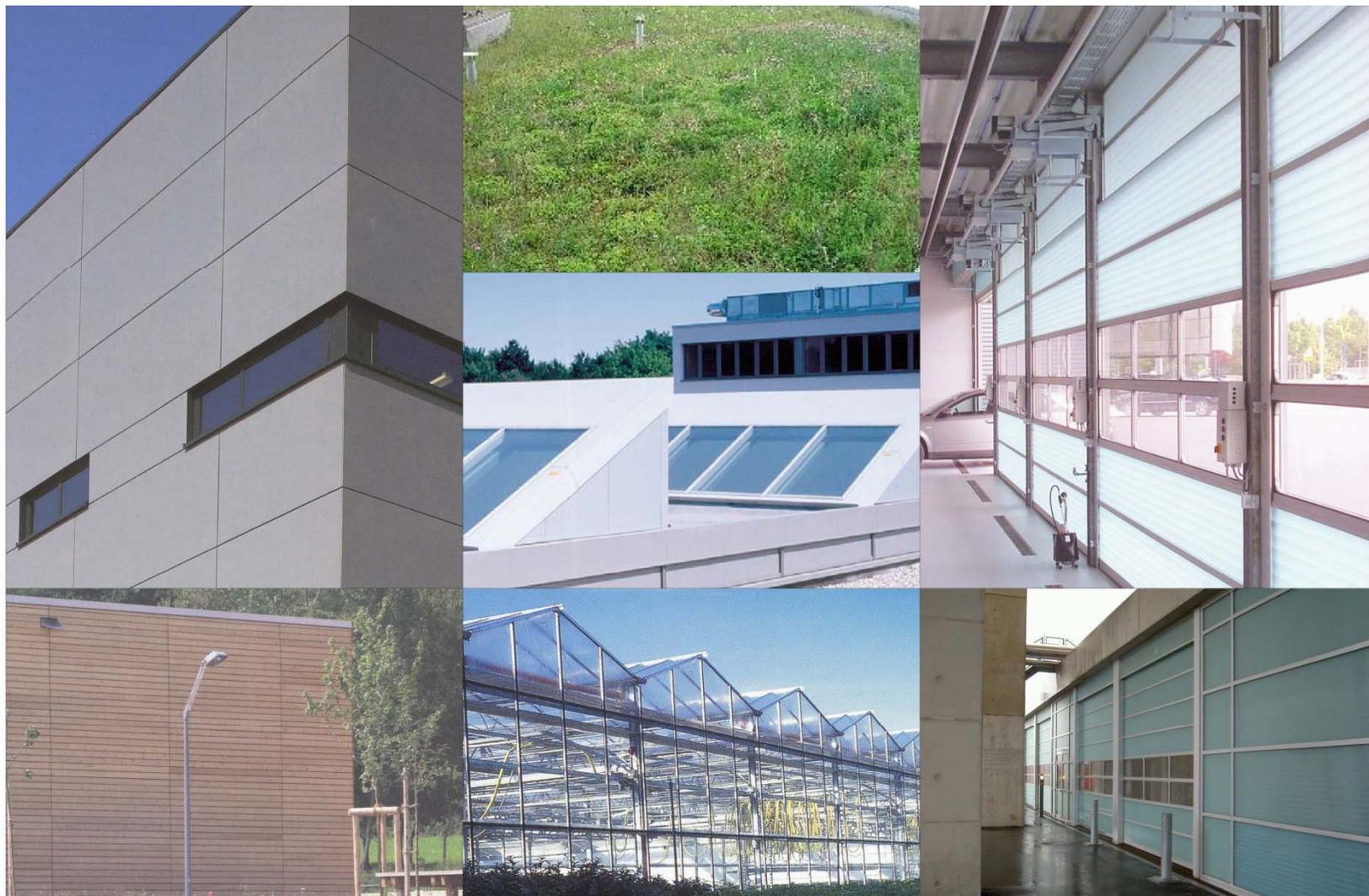
SURFACES ET VOLUMES

- Bâtiment A et D (structures d'accueil, sport, infrastructures communes):	3'295 m ²
- Bâtiment B (salles de classes):	2'340 m ²
- Bâtiment C (salles spéciales):	2'440 m ²
- Bâtiment E (ateliers):	6'495 m ²
- Bâtiment F et I (hall machines agricoles, production d'énergie):	2'785 m ²
- Bâtiment G (serres):	2'400 m ²
- Bâtiment H (internat):	1'900 m ²
Total surfaces nettes utiles:	21'655 m²
Total surfaces brutes:	38'616 m²
Volume brut:	173'211 m³

DEVIS ESTIMATIF Indice 678,72 – 1^{er} avril 2010

Coût de la construction:	51'500'000.-
Gros œuvres clos:	28'000'000.-
Installations techniques:	11'300'000.-
Parachèvements:	12'200'000.-
Coût complémentaire:	25'050'000.-
Total hors taxes et honoraires:	76'550'000.-
Total TTC:	100'000'000.-

Impressions



25

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/VG

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 08 février 2012 (10h30)

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (après-midi), de la réunion jointe du 19 janvier 2012 et de la réunion du 1er février 2012
2. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
3. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg
- Désignation d'un rapporteur
4. 6281 Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection
- Examen du projet de règlement grand-ducal et de l'avis du Conseil d'Etat en vue de l'élaboration d'un avis
5. 6345 Projet de règlement grand-ducal
 - a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
 - b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points- Examen du projet de règlement grand-ducal et de l'avis du Conseil d'Etat en vue de l'élaboration d'un avis
6. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir
7. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Adoption d'une série d'amendements parlementaires

8. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich (remplaçant M. Ben Scheuer), M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helminger, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Max Nilles, M. Guy Staus, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Roland Bombardella, du Haut-Commissariat à la Protection nationale,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2012 (après-midi), de la réunion jointe du 19 janvier 2012 et de la réunion du 1er février 2012

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Monsieur Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique

3. 6385 Projet de loi relatif à la rénovation de l'Athénée de Luxembourg

Monsieur Fernand Boden est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique

4. 6281 Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection

Les membres de la Commission examinent le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le texte a pour objet de transposer en droit national la directive 2008/114/CE concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection. Cette directive constitue une première étape dans la mise en place d'un programme européen de protection des infrastructures critiques afin de renforcer leur capacité de protection et de tenir compte des risques d'origine humaine, des menaces technologiques, des catastrophes naturelles et de la menace terroriste. Le caractère critique d'une installation s'apprécie au regard du nombre potentiel des victimes, de l'incidence économique et de l'incidence sur la population. La directive à transposer se limite aux infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire aux infrastructures dont l'absence ou la perturbation du fonctionnement normal suite à un arrêt ou une destruction auraient un effet considérable sur au moins deux Etats membres. Aux termes de la directive, chaque Etat membre est obligé de recenser les infrastructures critiques européennes sur leur territoire et déterminer ensuite si leur arrêt ou leur destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins.

Actuellement, la directive porte uniquement sur les secteurs des transports et de l'énergie. Le champ d'application du projet de règlement grand-ducal sous rubrique se limite par conséquent à ces deux secteurs. Etant donné qu'au Luxembourg il n'existe à ce jour, aucune infrastructure critique européenne au niveau des secteurs des transports et de l'énergie, la transposition effectuée par le projet de règlement grand-ducal constitue un exercice purement formel, sans aucun impact pratique.

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat note que, d'après le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, le Haut-commissariat à la protection nationale est l'autorité compétente en matière de recensement et de protection des infrastructures critiques européennes. Il est d'avis que ce dernier ne dispose pas d'une personnalité juridique qui lui permettrait d'être l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer. Dans ce contexte et d'une manière plus générale, il regrette que le Haut-commissariat à la protection nationale bénéficie de plus en plus de compétences, sans que pour autant son statut juridique ne soit précisé et que son cadre du personnel ne soit défini ; il recommande donc au Gouvernement d'accorder un haut rang de priorité à l'élaboration du projet de loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale. En attendant l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, la Haute Corporation suggère que de confier le rôle d'autorité compétente au ministre dont relève le Haut-commissariat, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de règlement grand-ducal, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- l'objectif de la directive à transposer n'est pas d'apprécier l'impact causé par la destruction éventuelle de l'infrastructure critique européenne, mais celui engendré par la perturbation ou le non-fonctionnement de celle-ci. Il faudra ensuite que ce non-fonctionnement ait un impact considérable au-delà des frontières pour au moins un Etat membre, dans l'hypothèse où l'Etat membre, sur le territoire duquel l'infrastructure est située, est lui-même touché considérablement par la défaillance de l'ICE ;
- la responsabilité de la protection d'une infrastructure critique européenne incombe à l'Etat membre sur le territoire duquel cette infrastructure est située ;

- les centrales nucléaires ne sont pas considérées comme des ICE et relèvent de la réglementation spécifique en matière nucléaire ;
- il est regrettable que la directive n'ait pas abouti, faute de consensus, à un résultat plus ambitieux. En effet, le texte législatif européen se borne à exiger de la part des Etats membres, d'une part, la mise en place d'un plan de sécurité d'opérateur et, d'autre part, la désignation d'un correspondant pour la sécurité pour chaque ICE. En outre, son champ d'application se limite aux seuls domaines de l'énergie et des transports. Toutefois les autorités européennes envisagent une extension à d'autres domaines lors d'un réexamen de la directive qui aura lieu dans le courant de l'année 2012 ;
- il n'existe pas, à l'heure actuelle, de liste publique des ICE déclarées par les autres pays européens. Il est d'ailleurs peu probable que la visibilité s'améliore dans le futur et qu'une telle liste vienne à être publiée dans le futur. Il est cependant à noter que l'Allemagne a identifié sept centrales électriques dont le dysfonctionnement pourrait avoir un impact sur le Luxembourg.

Au terme de cet échange de vues, la commission parlementaire adopte la prise de position reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

5. 6345 Projet de règlement grand-ducal
a. portant exécution et sanction du règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
b. modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

Les membres de la commission se voient distribuer le document de travail repris en annexe 2 du présent procès-verbal. Il est décidé d'examiner le projet de règlement grand-ducal sous rubrique au cours d'une prochaine réunion.

6. Echange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir

Monsieur le ministre présente le document repris en annexe 3 du présent procès-verbal. A l'issue de cet exposé, il s'attarde également sur la partie fret, tout en précisant que l'aéroport de Luxembourg se situe parmi les premiers aéroports cargo au niveau européen.

Les atouts du Luxembourg au niveau du fret sont les suivants :

- l'aéroport est bien équipé et le Cargo Center dispose d'une infrastructure efficace, notamment pour les biens de grande valeur ou pour les biens hors gabarit, d'équipements performants, d'une grande flexibilité, d'une excellente expertise dans la chaîne du froid ;
- la situation géographique est idéale ;
- de nombreux créneaux horaires (« slots ») sont encore disponibles ;
- il n'y a pas de pratique de préfinancement de la TVA ;

- des liaisons sont opérées avec tous les continents ;
- le service y est rapide et le *turnover-time* très réduit ;
- la flexibilité administrative y est grande.

En revanche, parmi les points faibles, il convient de citer :

- les restrictions en matière de vols de nuit (« *night curfew* »), surtout par rapport aux deux aéroports concurrents que sont Liège et Hahn ;
- les services d'importation, phytosanitaire ou vétérinaire ne sont pas présents 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, à cause d'un manque de personnel ;
- l'aéroport dispose d'un seul assistant en escale ;
- les redevances aéroportuaires y sont élevées ;
- des règles strictes en matière de sûreté, qui sont par ailleurs estimables, rendent l'attente parfois longue ;
- il n'existe pas de centre de distribution d'importance dans le pays ;
- la surface est limitée ;
- il manque un interlocuteur unique ;
- le coût du personnel est élevé.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- deux aéroports de la Grande Région, Hahn et Liège, constituent les plus gros concurrents du Findel et connaissent tous les deux une dynamique importante, qui se traduit à la fois par des hausses sur le tonnage des marchandises et sur le nombre de passagers transportés. *A contrario*, le projet d'aéroport sur l'ancienne base militaire de Bitburg ne semble pas de nature à concurrencer l'aéroport de Luxembourg ;
- l'idée avancée par un membre de la Commission d'une éventuelle collaboration au sein de la Grande Région, afin de mettre en place un partenariat et une distribution des rôles qui pourrait être bénéfique pour toutes les parties, semble impossible à mettre en œuvre dans la pratique au vu du positionnement extrêmement concurrentiel des aéroports concernés ;
- il est difficile de dire si les problèmes rencontrés actuellement par les transporteurs aériens luxembourgeois sont des problèmes conjoncturels ou structurels. Il semble cependant que le prix du pétrole ait un impact et que la concurrence du transport maritime joue, surtout pour les trafics de et vers l'Asie ;
- à ce jour, Qatar Airways n'est pas un transporteur concurrent mais plutôt complémentaire. En outre, au vu de la situation géographique du Qatar, ce pays pourrait s'avérer être une plate-forme idéale pour faciliter la présence luxembourgeoise dans la région asiatique et desservir plus de destinations. Des discussions sont d'ailleurs en cours.

Etant donné que l'exposé de Monsieur le Ministre n'a pas, pour des raisons de temps, pu être achevé, il est décidé de poursuivre la présentation ainsi que l'échange de vues subséquent au cours d'une nouvelle réunion fixée au 29 février 2012 à 09h00.

7. 6310 Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Les membres de la Commission examinent les propositions d'amendements parlementaires telles que rédigées suite aux décisions prises au cours de la réunion du 18 janvier dernier et reprises en annexe 4 du présent procès-verbal.

Ces amendements sont adoptés avec l'abstention du représentant de la sensibilité politique Déi Lénk ; ils seront envoyés pour avis au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

Luxembourg, le 13 février 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

Annexe 1

N° 6281

Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection

AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 3 mai 2011 à la Chambre des Députés par la Ministre aux Relations avec le Parlement, à la demande du Premier Ministre, Ministre d'Etat.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles et le texte de la directive 2008/114/CE.

Par lettre du 3 février 2012, la Ministre aux Relations avec le Parlement a fait parvenir à la Chambre l'avis du Conseil d'Etat du 31 janvier 2012, l'avis de la Chambre des Métiers du 5 janvier 2012, l'avis de la Chambre de Commerce du 10 janvier 2012 ainsi que le texte du projet de règlement grand-ducal avec son préambule adapté à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat. Etaient joints également l'exposé des motifs, le commentaire des articles et le texte de la directive à transposer.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 2008/114/CE du Conseil du 8 décembre 2008 concernant le recensement et la désignation des infrastructures critiques européennes ainsi que l'évaluation de la nécessité d'améliorer leur protection.

La base légale du présent projet de règlement grand-ducal est constituée par la loi 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 des transports.

Les objectifs de la directive à transposer sont, d'une part, l'instauration d'une procédure harmonisée de recensement et de désignation des infrastructures critiques européennes, c'est-à-dire des infrastructures qui sont certes situées dans un Etat membre mais dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact considérable sur deux Etats membres au moins, et d'autre part, la définition d'une approche européenne commune pour évaluer la nécessité d'améliorer la protection de ces infrastructures.

Le champ d'application du présent projet de règlement grand-ducal se limite aux secteurs de l'énergie et des transports. Etant donné qu'au Luxembourg il n'existe aucune infrastructure critique européenne au niveau des secteurs précités, la transposition effectuée par le présent projet de règlement grand-ducal constitue, selon le Conseil d'Etat, un exercice purement formel sans impact pratique.

Pour ce qui est de la recommandation du Conseil d'Etat de doter le Haut-Commissariat à la Protection nationale d'un statut légal, la Ministre aux Relations avec le Parlement annonce, dans sa lettre du 3 février 2012, l'élaboration d'un projet de loi ayant, entre autres, pour objet la création d'un soubassement légal du Haut-Commissariat à la Protection nationale.

La commission parlementaire recommande de donner droit à la remarque du Conseil d'Etat qui suggère de confier, en attendant l'entrée en vigueur de la loi sur le Haut-commissariat à la protection nationale, le rôle de l'autorité compétente au sens de l'article 6 de la directive à transposer au ministre dont relève le Haut-commissaire à la protection nationale, à savoir le Premier Ministre, Ministre d'Etat, quitte à ce que celui-ci confie au Haut-commissaire à la protection nationale les missions résultant du rôle d'autorité compétente.

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment à la version proposée par le Gouvernement dans sa lettre du 3 février 2012.

Annexe 2

Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Considérations générales

Dans son avis du 31 janvier 2012, le Conseil d'Etat « exige que les auteurs agissent par voie de textes séparés » et propose de scinder le projet de règlement grand-ducal en deux textes pour mieux tenir compte des différentes lois servant de base légale aux différentes dispositions.

Le Gouvernement peut se déclarer d'accord avec la proposition du Conseil d'Etat, mais tient à remarquer qu'il faudra alors scinder le texte, le cas échéant, en trois règlements grand-ducaux séparés :

- un premier règlement grand-ducal avec les dispositions relatives au règlement (CE) n° 1072/2009 et abrogeant le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 (*base légale : loi modifiée du 9 août 1971*) ;
- un deuxième règlement grand-ducal avec les dispositions concernant les transports effectués au Luxembourg par des transporteurs originaires de pays tiers pour lesquels les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 ne s'appliquent pas, et abrogeant le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 (*base légale : loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers*) ;
- un troisième règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 sur les avertissements taxés (*base légale : loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*).

Dans cet ordre d'idées, les textes qui suivent reprennent essentiellement les dispositions contenues auparavant dans un seul projet de règlement grand-ducal et qui sont maintenant réparties sur trois projets de règlement grand-ducal.

Dans la mesure du possible, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'article 8 (ancien article 10), le Gouvernement préfère ne pas supprimer simplement cet article, mais de remplacer l'immobilisation par la confiscation, tout en respectant l'argumentation du Conseil d'Etat.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat se contredit dans ses observations relatives aux articles 3 et 4 en ce que pour une même procédure, mais pour deux documents différents, il se déclare à l'article 3 d'accord avec une délégation au niveau du ministre et à l'article 4 il invoque la Constitution pour dire que cette délégation n'est pas possible. Le Gouvernement opte dès lors de suivre l'observation faite par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4.

Enfin, il y a lieu d'insister que les dispositions reprises maintenant dans le deuxième règlement grand-ducal sont absolument nécessaires, car autrement les infractions commises par des transporteurs originaires de pays tiers resteraient impunies, alors que des infractions identiques ou similaires commises par des transporteurs communautaires sont sanctionnées. Le Conseil d'Etat semble ne pas avoir remarqué cette conséquence de sa proposition. Le Gouvernement préfère donc de ne pas simplement supprimer ces dispositions, mais de les mettre dans un règlement grand-ducal séparé.

Les deuxième et troisième règlements grand-ducaux n'ont pas besoin de l'agrément de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés.

Texte du premier projet de règlement grand-ducal

Intitulé : *L'intitulé est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.*

Projet de règlement grand-ducal portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Préambule : *Le préambule est modifié selon la proposition du Conseil d'Etat.*

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

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 le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ;

Vu la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

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 Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article 1 : *Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.*

Art. 1^{er}. L'autorité compétente visée au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le Ministre.

Article 2 : *Le texte est reformulé afin de tenir compte des observations du Conseil d'Etat.*

Art. 2. Les vérifications visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité sont menées par le Ministre. Dans ce cadre le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement communique au Ministre copies des autorisations d'établissement et toutes les données utiles concernant la modification, le transfert, le retrait ou la caducité d'une autorisation d'établissement.

Article 3 : *Concernant le paragraphe 1, il y a lieu d'observer que le Conseil d'Etat est en principe d'accord avec le texte proposé par le Gouvernement, mais se contredit par rapport à ses observations à une même procédure prévue à l'article 4. Le Gouvernement opte de faire*

également droit à l'article 3 aux observations faites par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'article 4. (cf. commentaire relatif à l'article 4)

Concernant le paragraphe 2, le Gouvernement n'estime pas nécessaire de vérifier à l'avance si une durée de validité de trois ans est acceptable pour la Commission européenne, alors que contrairement à l'ancien règlement (CEE) n° 881/92 qui prévoyait une durée fixe de cinq ans, l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009 prévoit une durée MAXIMALE de dix ans. Cette durée peut varier de un jour à dix ans, bien qu'il soit inapproprié, de l'avis du Gouvernement, de prévoir des durées inférieure à un an, sauf cas spécial.

La durée de trois ans tant pour l'original que les copies conformes de la licence communautaire a par ailleurs été arrêtée de commun accord avec le secteur des transports routiers dans le cadre d'un groupe de travail « simplification administrative ».

A noter aussi que la durée de validité des copies conformes n'est pas réglée par le règlement communautaire. Tel n'était non plus le cas pour l'ancien règlement (CEE) n° 881/92. Sous le régime de ce règlement, le Luxembourg délivrait l'original de la licence pour cinq ans et les copies conformes à mettre sur les véhicules pour une durée d'un an. Cette situation était bien connue à la Commission européenne, ce qui n'a jamais suscité de réaction à l'égard des pays ayant procédé de cette façon.

Art. 3. (1) Afin de permettre au Ministre de vérifier qu'il se conforme aux dispositions législatives communautaires et nationales en vigueur, le transporteur doit fournir ensemble avec sa demande en obtention d'une licence communautaire et de copies conformes les informations nécessaires relatives à l'identité de l'entreprise, à l'autorisation d'établissement, au gérant technique, au parc de véhicules et au personnel.

Ces informations doivent également être fournies lors d'un renouvellement de la licence communautaire ou sur demande spéciale du Ministre.

Par dérogation à l'alinéa premier, le transporteur n'a pas besoin de fournir les informations auxquelles le Ministre dispose d'un accès direct. Le Ministre informe les transporteurs quelles sont ces informations.

(2) La durée de validité de la licence communautaire est fixée à trois ans, sans qu'elle puisse excéder celles des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement.

La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence communautaire.

Au cas où la licence communautaire est délivrée pour la première fois à un transporteur ou après une période d'interruption supérieure à six mois, la durée de validité visée à l'alinéa 1 est d'une année.

Par dérogation aux alinéas 1 et 3, le Ministre peut délivrer, par décision motivée, la licence communautaire pour une durée de validité inférieure à trois respectivement une année, sans qu'elle puisse être inférieure à trois mois.

(3) Le transporteur est tenu de conserver la licence communautaire au siège de son établissement et de la 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 de contrôle.

(4) En cas de cessation de l'activité du transporteur, la licence communautaire et ses copies conformes doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Article 4 : Il y a tout d'abord lieu de constater que le Conseil d'Etat se contredit ici par rapport à ses observations relatives à l'article 3 où il se montre d'accord avec la même procédure que celle critiquée à l'article 4. Le Gouvernement opte dans les deux cas de suivre l'observation faite dans le cadre de l'article 4 et inscrit les modalités dans le règlement grand-ducal, à l'exclusion de la pratique administrative courante dont le Conseil d'Etat estime

qu'elle ne doit pas être banalisée sur le plan normatif. Les règlements ministériels projetés auraient en effet contenus surtout la pratique administrative courante.

Art. 4. (1) Afin de permettre au Ministre la délivrance d'une attestation de conducteur, le transporteur doit fournir copie des documents suivants du chauffeur à figurer sur l'attestation de conducteur : pièce d'identité, permis de conduire, contrat de travail, fiche d'examen médical et certificat d'affiliation à la sécurité sociale.

Notamment en ce qui concerne le contrat de travail, le Ministre demande l'avis de l'Inspection du Travail et des Mines.

(2) La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à deux ans, sans que qu'elle ne puisse excéder celles des pièces à sa base.

La durée de validité de la copie conforme de l'attestation de conducteur est la même que celle de l'attestation de conducteur.

(3) Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur et sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Article 5 : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.

Art. 5. (1) La licence communautaire ou l'attestation de conducteur est retirée au cas où le transporteur a falsifié ce document ou une copie conforme de celui-ci.

(2) Toute décision de retrait doit être motivée. Le Ministre prend sa décision sur avis d'une commission composée de trois membres, ayant pour mission d'instruire le dossier, d'entendre le transporteur au cas où il le demande et d'émettre un avis à la majorité des voix. Les membres de la Commission sont nommés par le Ministre.

La Commission doit s'orienter pour son avis aux dispositions de l'article 12 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

(3) Lorsqu'une décision de retrait d'une licence communautaire, de copies conformes d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur est devenue définitive, le transporteur est tenu de remettre le ou les documents faisant l'objet de la décision de retrait aux agents de contrôle.

Ancien article 6 : En raison de l'observation du Conseil d'Etat, l'article 6 est supprimé.

Article 6 (ancien article 7) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.

Art. 6. Le cabotage est permis dans les limites des dispositions du chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

Par dérogation à l'alinéa précédent et en application de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne et de la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux, les paragraphes 2 à 5 de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ne sont pas applicables lorsque le transporteur effectuant des transports de cabotage est établi en Belgique ou aux Pays-Bas.

Ancien article 8 : Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.

Article 7 (ancien article 9) : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.

Art. 7. Les infractions aux dispositions de l'article 3, de l'article 4 paragraphes 3 et 6, de l'article 5 paragraphe 6, de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité

ainsi qu'à l'article 6 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.

Article 8 (ancien article 10) : Le Conseil d'Etat expose dans son avis que l'immobilisation d'un véhicule est à considérer comme une peine pénale et non comme une mesure administrative. La définition de peines pénales est réservée à la loi. Or, la loi du 9 août 1971 servant de base légale ne prévoit pas l'immobilisation parmi les peines.

Dès lors, le Gouvernement propose de substituer l'immobilisation par la confiscation du véhicule. La confiscation est formulée comme possibilité, laissant ainsi une marge d'appréciation aux tribunaux selon la gravité des cas spécifiques.

Une simple peine pécuniaire n'est en effet souvent pas assez dissuasive pour une certaine catégorie de transporteurs qui calculent que seulement chaque n-ième transport sera pris dans un contrôle et qu'alors une peine pécuniaire sera bien inférieure aux gains faits par une concurrence déloyale. Le risque de voir le véhicule immobilisé voire confisqué devrait être assez dissuasif. Etant donné que la loi du 9 août 1971 ne permet pas l'immobilisation, il est recouru à la confiscation.

Art. 8. Lorsqu'un transport est effectué sans être couvert par une copie conforme d'une licence communautaire complétée, le cas échéant, par une attestation de conducteur ou en infraction aux dispositions de l'article 6, le véhicule utilisé pour effectuer ce transport peut être confisqué.

Article 9 (ancien article 11) : Il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat.

Art. 9. Le Parquet général adresse une copie des arrêts et jugements prononcés sur base du présent règlement grand-ducal au Ministre.

Article 10 (ancien article 12) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.

Art. 10. Par dérogation à l'article 3, paragraphe 2, au cas où la durée de validité d'une licence communautaire délivrée sous le régime du 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 plusieurs Etats membres dépasse trois ans au moment de l'expiration des copies conformes délivrées sous le régime de ce même règlement (CEE) n° 881/92, les copies conformes délivrées pour la première fois sous le régime du règlement (CE) n° 1072/2009 précité le sont pour une durée de validité expirant trois ans avant l'échéance de la licence communautaire.

Au cas où la durée de validité de ces copies conformes est inférieure à un an, le transporteur ne doit pas faire de nouvelle demande, mais les copies conformes subséquentes lui sont délivrées automatiquement, à condition qu'il remplisse toutes les conditions pour pouvoir obtenir une licence communautaire.

Ancien article 13 : Les dispositions de l'ancien article 13 sont transférées dans un troisième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Article 11 (ancien article 14) : Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat.

Art. 11. Le 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 est abrogé.

Article 12 (ancien article 15) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.

Art. 12. La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant : « règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route ».

[Article 13 \(ancien article 16\) : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations.](#)

Art. 13. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Texte du deuxième projet de règlement grand-ducal

Projet de règlement grand-ducal réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers

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

Vu la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

Arrêtons :

Ancien article 8 : Les dispositions de l'ancien article 8 sont transférées dans un deuxième règlement grand-ducal suite à la proposition du Conseil d'Etat de scinder le projet de règlement grand-ducal. Ces dispositions trouvent en effet leur base légale dans la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 ne traite pas et ne peut pas traiter des transports effectués par des transporteurs originaires de pays tiers sur base d'autorisations bi- ou multilatérales.

Art. 1^{er}. Les transporteurs établis dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen ne peuvent effectuer un transport au Grand-Duché de Luxembourg que sous le couvert d'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.

Ils ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage sauf si un accord international conclu entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur autorise les transports de cabotage.

Au cas où un tel transporteur est autorisé à effectuer un transport de cabotage au Grand-Duché de Luxembourg, l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route est applicable.

Ancien article 9, alinéa 2 : Cet article reprend en outre la possibilité de confisquer le véhicule utilisé pour commettre l'infraction. La base légale est ici l'article 8, alinéa 2, de la loi du 12 juin 1965 ainsi que le chapitre II-1 du Code pénal. (cf. nouvel article 8 du premier projet de règlement grand-ducal)

Art. 2. Les infractions aux dispositions de l'article 1^{er} du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 750 euros ou d'une de ces peines seulement.

En outre, le véhicule utilisé pour effectuer le transport en infraction pourra être confisqué.

Ancien article 14 in fine :

Art. 3. Le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux est abrogé.

Art. 4. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Texte du troisième projet de règlement grand-ducal

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation sur toutes les voies publiques ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

Arrêtons :

[Ancien article 13 :](#)

Article unique. Le point N. de l'annexe I 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 est abrogé.

Annexe 3

Evolution du trafic à l'Aéroport de Luxembourg

Présentation à la Chambre des Députés
Commission du Développement durable
du 8 février 2012



1

I. Evolution des mouvements aériens

› **Evolution du nombre total des mouvements (internationaux et locaux):**

2010: 80.494
2011: 83.405 (+3,5%)

› **Evolution du nombre des mouvements commerciaux:**

2010: 51.636
2011: 53.854 (+4,29%)

› **Evolution du nombre des mouvements de l'aviation d'affaires:**

2010: 4.451
2011: 5.071 (+13,9%)

2

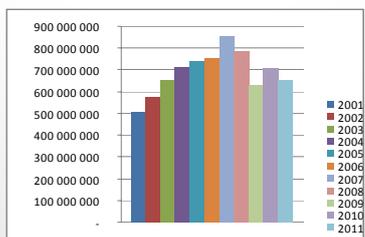
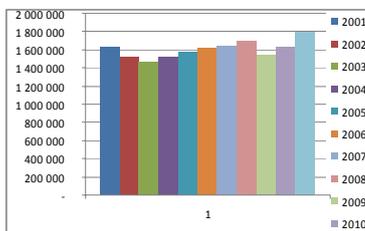
II. Evolution du volume passager/fret

Evolution du nombre des passagers:

2010: 1.630.027
2011: 1.791.231 (+10%)

Evolution du volume de fret:

2010: 705.079
2011: 656.651 (-7%)



3

III. Situation de certains opérateurs aériens

Luxair

Flotte: 1 737-800, 3 737-700, 5 Q400, 6 Embraer 145/135
Mouvements: 26.010 (+2% par rapport à 2010)
Passagers: 1.197.995 (+5% par rapport à 2010)

Cargolux

Flotte: 10 B747-400F, 3 747-400BCF (Boeing Converted Freighter), 2 747-8F
Mouvements: 3.399 (+1,6% par rapport à 2010)
Tonnage: 482.718 (-7,4% par rapport à 2010)

Qatar Airways

Flotte : 1 B-777 desservant l'aéroport de Luxembourg
Mouvements: 86 (depuis novembre 2011)
Tonnage: 4492 t

Autres opérateurs: Silkway, Air Atlanta, Jade, AirBridge Cargo, Evergreen Atlas Air, Meridian

4

IV. Situation du réseau aéroportuaire

Volet passager

- 85 destinations 2011 (+5 par rapport à 2010)
- 18 opérateurs aériens de passagers en 2011 (+1 par rapport à 2010)

Nouvelles destinations (2011): Bilbao, Larnake, Rabil/Boa Vista Island, London Heathrow

Nouveaux opérateurs aériens (2011): Lufthansa (2012): Darwin

Volet fret

- 495 destinations (+0 par rapport à 2010)
- 11 opérateurs aériens de fret (+1 par rapport à 2010)

Nouveaux opérateurs aériens (2011): Qatar Airways Cargo, Atlantic Airlines Ltd

5

V. Cargocenter

- Evolution globale du fret traité :
Volume 2010: 735.329
Volume 2011: 676.708 (-8%)
- Part Cargolux :
2010 : 518.363 t (70,5% du total)
2011: 487.102 t (72, 0% du total)
Régression nette de 31.261t (-6,3%)
- Origine/Destination: Asie
2010 : 363.391 t (49% du total)
2011: 292.376 t (43,2% du total)
Régression nette de 71.015 t (-19,5%)
- Personnel: 1.060 personnes (de 2.300 pour le groupe)
- Importance du Cargocenter pour le Groupe Luxair:
environ 72 millions EUR chiffre d'affaires d'un total de 435 millions

6

Annexe 4

PROJET DE LOI 6310 PROPOSITION D'AMENDEMENTS

Remarques préliminaires

La Commission du Développement durable a fait siennes la grande majorité des observations émises par Conseil d'Etat dans son avis du 16 décembre 2011.

En ce qui concerne les cinq oppositions formelles émises par la Haute Corporation, il convient de noter qu'il a été fait droit à celle concernant l'article 2 (respect de la hiérarchie des normes), ainsi qu'à celle concernant l'article 6 (recours en réformation), qui cependant fait l'objet d'un amendement.

Concernant les articles 11 et 12 (nouveaux articles 8 et 10) (désignation d'une autorité de supervision compétente, collecte et fixation par cette autorité des redevances constituant la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement), le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la désignation de la Direction de l'Aviation Civile en tant qu'autorité de supervision indépendante alors que celle-ci, en raison du fait d'être placée sous l'autorité du ministre, fait partie de la même entité juridique, à savoir l'Etat, et que de surcroît l'Etat détient des participations importantes dans deux sociétés de transport aérien tout comme dans l'entité gestionnaire de l'aéroport.

En effet, la directive requiert la mise en place d'une autorité de supervision juridiquement et fonctionnellement indépendante des entités gestionnaires de l'aéroport et de tous les transporteurs aériens. Pour les Etats membres qui conservent la propriété d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens ou leur contrôle (ce qui est le cas pour le Luxembourg), une séparation fonctionnelle entre les fonctions liées à cette propriété ou ce contrôle et celles confiées à l'autorité de supervision indépendante est également requise par la directive.

Afin d'éviter aux autorités luxembourgeoises tout éventuel reproche futur de non-indépendance fonctionnelle ou structurelle de l'autorité de supervision et afin d'éviter tout conflit d'intérêt potentiel entre maximisation des participations de l'Etat auprès des transporteurs aériens voire maximisation de la participation auprès de l'entité gestionnaire de l'aéroport, il a été retenu de désigner une autorité de supervision indépendante externe au secteur de l'aviation, en l'occurrence l'Institut Luxembourgeois de Régulation, rendant caduques les trois oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat concernant les articles 11 et 12 du texte initial.

Pour les besoins d'application de la loi, le Conseil d'Etat propose d'élargir le pouvoir réglementaire de l'Institut Luxembourgeois de Régulation. En effet, la directive prévoit la possibilité de mettre en place un mécanisme de financement de l'autorité de supervision indépendante, qui peut comprendre la perception d'une redevance auprès des usagers d'aéroports et des entités gestionnaires d'aéroports.

L'article 4 de la loi modifiée du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de Régulation; 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat dispose que « L'Institut récupère la contrepartie de ses frais du personnel en service et de ses frais de fonctionnement conformément aux dispositions des lois et règlements qui déterminent les secteurs économiques sous sa régulation. »

Ainsi, la loi de base de l'Institut Luxembourgeois de Régulation l'habilite de manière générale à percevoir des redevances auprès des opérateurs sous sa surveillance. La présente loi sectorielle précise les coûts qui peuvent être pris en compte dans l'article 12, point 3 (art. 10, paragraphe 4, du texte coordonné) et confère à l'autorité de supervision indépendante dans l'article 12, point 4 (art.10, paragraphe 4, du texte coordonné) la compétence pour la fixation de ces redevances, s'inspirant de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, permettant ainsi de faire droit à la proposition du Conseil d'Etat.

*

Amendement 1 portant sur l'article 2, point 7 (nouveau point 6)

Le nouveau point 6 (point 7 initial) de l'article 2 se lit comme suit :

6) « autorité de supervision indépendante » : ~~l'autorité visée à l'article 11 de cette loi~~ l'Institut Luxembourgeois de Régulation ;

Commentaire de l'amendement 1

Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat de définir l'autorité de supervision indépendante de manière précise dans cette définition, plutôt que de renvoyer à l'article la désignant. En raison de la désignation de l'ILR au lieu de la Direction de l'Aviation Civile il s'agit en l'occurrence d'un amendement technique.

*

Amendement 2 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (1)

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit :

*(1) **L'Institut Luxembourgeois de Régulation** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum :*

(...)

Commentaire de l'amendement 2

De la même manière que pour l'amendement 1, il est fait droit à l'observation du Conseil d'Etat de désigner dans cette phrase nommément l'autorité de supervision indépendante. Vu le remplacement de la Direction de l'Aviation Civile par l'Institut Luxembourgeois de Régulation en tant qu'autorité de supervision indépendante cet amendement technique s'impose.

*

Amendement 3 portant sur l'article 7 initial (article 4 nouveau), paragraphe (2)

La phrase introductive du paragraphe sous rubrique se lira comme suit :

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, **et en principe via le comité des usagers de l'aéroport**, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

(...)

Commentaire de l'amendement 3

Il est, dans la mesure du possible, fait droit à l'observation du Conseil d'Etat en supprimant la mention que les données transitent en principe par le comité des usagers afin de respecter le principe du respect de la confidentialité des données des opérateurs et ce en l'absence de personnalité juridique propre dudit comité qui constitue un comité composé des usagers ayant eux une personnalité juridique propre.

En effet, les informations à fournir par les usagers d'aéroport sont des données économiquement sensibles et ne peuvent dès lors pas transiter par le comité des usagers de l'aéroport au risque d'anéantir l'objectif de cet article qui est que l'entité gestionnaire d'aéroport dispose d'informations concrètes sur les perspectives de développement des opérateurs aériens sur l'aéroport.

Concernant une éventuelle violation de l'article 13 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes, il est estimé que cet article vise à régir la communication de pièces aux administrés par l'administration, et n'est donc pas applicable en l'espèce. En effet, la disposition avisée concerne le cas inverse, à savoir la communication d'informations à l'entité gestionnaire d'aéroport (qui sont l'Administration de la navigation aérienne et la société lux-Airport) par les usagers de l'aéroport.

*

Amendement 4 portant sur l'article 11 initial (article 8 nouveau), paragraphe (2)

Le paragraphe sous rubrique est supprimé.

Commentaire de l'amendement 4

L'article 11, paragraphe 2 de la directive prévoit la possibilité pour l'autorité de supervision indépendante de subdéléguer à d'autres autorités les tâches qui lui sont confiées.

Dans la mesure où cette disposition n'est pas obligatoire et qu'elle ne fait de sens que pour les Etats membres disposant d'autorités régionales compétentes pour les aéroports, ainsi que suite à la désignation de l'ILR en tant qu'autorité de supervision compétente, il est jugé opportun de supprimer cette disposition.

*

Amendement 5 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphes (10) et (11)

Les deux paragraphes sous rubrique se liront comme suit :

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

*La décision, **qui peut être assortie d'astreintes**, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de*

nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 40 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

Commentaire de l'amendement 5

A l'article 6, aux points 11 et 12, les renvois à la possibilité offerte à l'autorité de supervision indépendante d'assortir ses décisions d'une astreinte, sont supprimés alors qu'ils sont devenus superfétatoires.

En effet, le nouveau paragraphe 11 de l'article 9 se voit complété, suite à l'observation afférente du Conseil d'Etat, par un deuxième alinéa accordant à l'autorité de supervision indépendante nationale la faculté d'assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant minimum et maximum est fixé en évitant un écart trop important entre les deux.

Le montant de l'astreinte (200 à 2.000 euros) est inspiré du montant similaire prévu par l'ILR dans d'autres domaines de compétences (réseaux et services de communications électroniques, électricité et gaz).

*

Amendement 6 portant sur l'article 6 initial (article 9 nouveau), paragraphe (12)

Le nouveau paragraphe 12 (paragraphe 13 initial) se lira comme suit :

(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.

Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.

Commentaire de l'amendement 6

Le Conseil d'Etat exprime son opposition formelle à l'introduction d'un seul recours en annulation contre les décisions de l'autorité de supervision indépendante. En effet, la Convention européenne des droits de l'homme prévoit dans son article 6 relatif à un droit à un procès équitable, le droit pour toute personne à ce que « *sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable, par un tribunal indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera, soit des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil, soit du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle* ».

De même l'arrêt invoqué par le Conseil d'Etat dans son avis (*Silvester's Horeca Service c/Belgique*) rappelle le besoin d'un recours de pleine juridiction à l'égard des décisions emportant une sanction administrative, tel que c'est le cas lorsqu'une décision est prise sous astreinte.

Cet amendement vise à distinguer parmi les décisions de l'autorité de supervision indépendante celles pour lesquelles un recours en réformation est nécessaire de celles où un recours en annulation est suffisant. Ceci est particulièrement important vu qu'en présence de la spécificité du secteur, une substitution au fond de l'affaire de la décision de l'autorité de supervision indépendante par le juge administratif risquerait d'aboutir à des résultats peu satisfaisants pour l'exploitation aéroportuaire.

Ainsi, les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante et assorties d'une peine d'astreinte peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, tandis que les décisions non assorties d'une astreinte restent soumises au seul recours en annulation.

*

Amendement 7 portant sur l'article 13 initial (article 11 nouveau)

L'article se lira comme suit :

Art. 11. Dispositions modificatives

(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. »

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit :

« Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA. »

(3) Est inséré un article 43 bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit :

«Art. 43bis.

(1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) N°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent

ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.»

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est remplacé par une disposition libellée comme suit :

« Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne de l'administration et précise les différentes missions de la Direction. »

Commentaire de l'amendement 7

Cet amendement vise trois finalités, à savoir premièrement à modifier le régime de fixation des redevances aéroportuaires, deuxièmement à introduire dans le droit luxembourgeois un régime de sanctions afin d'assurer la mise en œuvre en bonne et due forme des dispositions du chapitre IV du règlement (CE) N°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté et troisièmement à créer le cadre pour déterminer l'organisation de la Direction de l'Aviation Civile.

Concernant la modification du régime de fixation des redevances, le texte continue à prévoir que les redevances seront arrêtées après consultation du comité des usagers, mais il prévoit qu'elles seront arrêtées par le ministre compétent sur proposition des deux prestataires de services. Cela donnera la flexibilité requise et permettra au ministre compétent de déterminer de manière cohérente et coordonnée la politique à suivre en matière de redevances aéroportuaires en tant qu'élément de gestion important de la compétitivité du site aéroportuaire.

Concernant la mise en conformité par rapport au règlement (CE) N°1008/2008 précité, il convient de noter que ce règlement prévoit la transparence sur les tarifs publiés ou proposés pour le client aussi bien pour ce qui concerne les éléments de prix inévitables et prévisibles que pour les éléments de prix optionnels. L'article 24 de ce règlement prévoit que les Etats membres veillent au respect des règles énoncées dans le cadre du chapitre IV en fixant des sanctions en cas d'infractions. La Commission a attiré récemment l'attention du Luxembourg sur le fait qu'il ne s'était pas encore doté d'un tel régime de sanctions. Afin de se mettre en conformité avec les exigences de ce règlement européen, il est proposé de reprendre le contenu de l'article 23 tout en s'inspirant des dispositions analogues introduites par la loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier: 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile; 3) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle

aérogare, en ce qui concerne les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Cet article élargit ainsi les compétences attribuées à la Communauté des Transports sur l'aspect spécifique du respect par les transporteurs aériens et les agences de la transparence de tarification des billets d'avions. A noter que la Communauté des Transports est également prévu de devenir l'autorité compétente en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PL 6368) et dispose d'ores et déjà d'une compétence en matière de tarification des transports publics. Il s'agit de maintenir en la matière un certain parallélisme des formes.

Concernant le dernier paragraphe, le libellé proposé complète l'alinéa existant en prévoyant qu'un règlement grand-ducal, outre le fait qu'il précise les missions de la Direction, règle également l'organisation interne de celle-ci. A noter que l'ajout de ce paragraphe nécessite également une modification du libellé de l'intitulé de la loi en projet, qui se lira dorénavant comme suit :

Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

*

Amendement 8 portant sur l'article 14 initial (article 12 nouveau)

L'article sous rubrique sera libellé comme suit :

Art. 12. Disposition finale

(1) *Le Gouvernement est autorisé à procéder, ~~au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et,~~ au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.*

(2) **L'engagement définitif** au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se **fait** par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice **2012** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Commentaire de l'amendement 8

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique prévoit l'engagement de deux agents, dont un agent auprès de la Direction de l'Aviation Civile et un agent auprès de l'Administration de la navigation aérienne pour assurer la transposition et l'application de la directive.

Dans la mesure où ces engagements constituent une question d'appréciation politique, le Conseil d'Etat se rapporte à la Chambre des Députés pour ce qui est du suivi à réserver à la disposition en question, tout en faisant remarquer que le transfert à l'ILR des compétences

d'autorité indépendante ne justifie plus le renforcement prévu de l'effectif de la Direction de l'Aviation Civile. La Commission donne suite à cette remarque.

TEXTE COORDONNE

(Les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission du Développement durable sont soulignées ; les amendements parlementaires sont soulignés et en gras).

Projet de loi portant transposition de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et portant modification

- 1) de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;
- 2) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Art. 1. (1) La présente loi établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires.

(2) La présente loi s'applique à l'aéroport de Luxembourg, y compris aux installations annexes que les opérations d'atterrissage, de décollage et de manœuvres d'aéronefs peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien.

(3) La présente loi ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne en route et terminaux conformément au règlement (CE) No 1794/2006, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile, ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite visés par le règlement (CE) No 1107/2006.

Art. 2. Aux fins de la présente loi, on entend par :

1) « aéroport » : tout terrain spécifiquement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes que ces opérations peuvent impliquer pour les besoins du trafic et le service des aéronefs, y compris les installations nécessaires pour assister les services commerciaux de transport aérien ;

1) « entité gestionnaire d'aéroport » : l'organisme désigné à l'article 2 de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, pour ce qui est des redevances pour services passagers et des redevances de stationnement ainsi que des infrastructures et services y associés, ainsi que l'Administration de la navigation aérienne, pour ce qui est des redevances d'atterrissage ainsi que des redevances de vol de nuit et des infrastructures et services y associés;

2) « usager d'aéroport » : toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné;

3) « redevance aéroportuaire » : un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;

- 4) « réseau aéroportuaire » : un groupe d'aéroports dûment désigné comme tel par un État membre et géré par la même entité gestionnaire d'aéroport ;
- 5) « projet d'infrastructure » : tout projet d'infrastructure ayant une incidence significative sur le système ou le niveau des redevances aéroportuaires ;
- 6) « autorité de supervision indépendante » : l'autorité visée à l'article 11 de cette loi l'Institut Luxembourgeois de Régulation ;
- 7) « comité des usagers de l'aéroport » : le comité instauré par le règlement grand-ducal du 1^{er} août 2007 déterminant la composition et les modalités de fonctionnement du comité des usagers de l'aéroport de Luxembourg l'article 4 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.
- 9) « ministre » : le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions.

Art. 3. Non-discrimination et publicité

(1) Les redevances aéroportuaires ne doivent pas entraîner une discrimination entre les différents usagers d'aéroport, conformément au droit communautaire. Cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents.

(2) Le régime des redevances aéroportuaires applicable de façon transparente par l'entité gestionnaire d'aéroport doit être publié par celle-ci de sorte que tous les usagers y peuvent avoir accès.

Art. 4. Réseau aéroportuaire

Le ministre peut autoriser l'entité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire

Art. 5. Systèmes communs de redevances

Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, le ministre peut autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence prévues à l'article 7.

Art. 6. Consultation et recours

1. L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, a lieu.

Cette consultation est organisée, en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2) et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

2. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des

consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

3. L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie puisse demander son intervention. Elle examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

4. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

5. Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

6. Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 10.

7. L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

8. L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

9. Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

11. Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

12. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiés ou à son utilisation visés à l'article 10, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

~~13. La décision de l'autorité de supervision indépendante est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.~~

~~14. Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.~~

Art. 4. Transparence

(1) **L'Institut Luxembourgeois de Régulation** veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 9, paragraphe 1, et selon les procédures visées à cet article, au comité des usagers de l'aéroport, des informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau des redevances aéroportuaires perçues par elle. Ces informations comprennent au minimum:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci;
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires;
- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés;
- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et
- h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que les usagers d'aéroport fournissent, avant chaque consultation prévue à l'article 9, paragraphe 1, ~~et en principe via le comité des usagers de l'aéroport~~, à l'entité gestionnaire d'aéroport des informations concernant notamment:

- a) les prévisions de trafic;
- b) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte;
- c) leurs projets de développement à l'aéroport considéré; et
- d) leurs besoins à l'aéroport considéré.

(3) Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence.

Art. 5. Nouvelles infrastructures

L'autorité de supervision indépendante veille à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport consulte le comité des usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructures, tel que définis à l'article 2, point 5

Art. 6. Normes de qualité

(1) Afin d'assurer le bon déroulement des opérations, l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport peuvent engager des négociations en vue de conclure un accord de niveau de service en ce qui concerne la qualité du service fourni dans l'aéroport. Ces négociations sur la qualité du service peuvent avoir lieu dans le cadre des consultations visées à l'article 9, paragraphe 1.

(2) Tout accord de niveau de service de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'entité gestionnaire d'aéroport en tenant compte du système ou du niveau réel des redevances aéroportuaires et du niveau de service auquel ont droit les usagers d'aéroport en contrepartie des redevances aéroportuaires.

Art. 7. Différenciation des services

(1) L'entité gestionnaire d'aéroport peut faire varier la qualité et le champ de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services

personnalisés ou de dédier un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le niveau des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente. Sans préjudice de l'article 3, les entités gestionnaires d'aéroports restent libres de fixer de telles redevances aéroportuaires différenciées.

(2) Tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou l'élément de terminal dédié à un usage particulier doit avoir accès à ces services et à ce terminal ou cet élément de terminal.

Si le nombre d'usagers d'aéroport souhaitant avoir accès aux services personnalisés et/ou à un terminal ou élément de terminal dédié à un usage particulier est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. Ces critères sont fixés par l'entité gestionnaire d'aéroport et approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

Art. 8. Autorité de supervision indépendante

(1) ~~L'Institut Luxembourgeois de Régulation Direction de l'Aviation Civile~~ est l'autorité de supervision indépendante nationale chargée de veiller à la bonne application de la présente loi et d'assumer les tâches lui assignées au titre de la présente loi.

2. L'autorité de supervision indépendante peut déléguer, sur autorisation du ministre, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente loi à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.

(2) L'autorité de supervision indépendante est chargée en particulier :

- de superviser la mise en œuvre de l'échange d'informations entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport visé aux articles 4, 5 et 9 ;
- d'approuver les critères déterminant l'accès à des services ou terminaux dédiés visés à l'article 7 ;
- d'appliquer l'ensemble des conditions, procédures et critères pour régler les désaccords entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport visés à l'article 9 ;
- de publier un rapport annuel de ses activités ;
- d'assurer la coordination et la coopération au niveau national et international dans le domaine de la régulation économique des aéroports.

Art. 9. Consultation et recours

(1) L'autorité de supervision indépendante veille à ce qu'une consultation régulière du comité des usagers de l'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni, ait lieu.

Cette consultation est organisée, ~~en principe, conjointement par les deux entités visées à l'article 2 point 2)~~ par l'entité gestionnaire d'aéroport et a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et le comité des usagers de l'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. L'autorité de supervision indépendante conserve le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.

(2) L'autorité de supervision indépendante veille à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers de l'aéroport. A cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires au comité des usagers de l'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées au comité des usagers de l'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec le comité des usagers de l'aéroport et tient compte de son avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son

entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport.

(3) En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires prise par l'entité gestionnaire d'aéroport, chaque partie peut saisir l'autorité de supervision indépendante qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires.

(4) Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie d'un désaccord afférent, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

L'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

(5) Pour saisir l'autorité de supervision indépendante d'un désaccord, le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à celle-ci. Pour être recevable la requête doit être rédigée en langue française, anglaise ou allemande.

(6) Pour être examinée, la requête doit être dûment motivée et documentée d'un point de vue économique et, le cas échéant, technique ou opérationnel. Elle doit être accompagnée d'une explication sommaire du désaccord en précisant notamment si la requête concerne l'application du système de redevances, le niveau des redevances ou l'accès aux infrastructures ou services dédiés visés à l'article 7.

(7) L'autorité de supervision indépendante rejette toutes les requêtes qu'elle estime ne pas être dûment justifiées ou suffisamment documentées.

(8) L'autorité de supervision indépendante peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et, le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. L'autorité de supervision indépendante examine les informations fournies en consultant les parties concernées et peut tenter la médiation entre parties. Elle définit les conditions et procédures de médiation qui doivent être transparentes, simples, rapides et peu onéreuses pour traiter les désaccords et devront permettre un règlement équitable et rapide des litiges.

(9) Les désaccords sont examinés en fonction de l'ensemble des renseignements recueillis par l'autorité de supervision indépendante et en tenant compte de la pertinence, l'exhaustivité et la probité des arguments soumis par les parties concernées et de l'existence ou non d'une erreur manifeste d'appréciation.

~~10. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, l'autorité de supervision indépendante statue sur la requête par une décision motivée définitive dans les meilleurs délais et au plus tard dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes, délai prorogeable de deux mois dans des cas exceptionnels dûment justifiés.~~

(10) Les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes pour toutes les parties.

La décision, ~~qui peut être assortie d'astreintes~~, précise les conditions d'ordre technique, opérationnel et financier de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'autorité de supervision indépendante fixe de manière objective, transparente, traçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès aux services ou terminaux dédiés et ses conditions d'utilisation.

(11) En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures dédiées ou à leur utilisation visées à l'article 40 7, l'autorité de supervision indépendante peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, ~~le cas échéant sous astreinte~~, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès aux services ou infrastructures ou à son utilisation.

L'autorité de supervision indépendante peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 euros et 2.000 euros. Le montant de l'astreinte tient compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

(12) Un recours en annulation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions prises par l'autorité de supervision indépendante dans le cadre du présent article.

Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées à l'alinéa précédent qui sont assorties d'une astreinte.

(13) Les frais d'instruction du dossier sont à charge du requérant.

Art. 10. Fonctionnement et financement de l'autorité de supervision indépendante

(1) L'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et à un coût économiquement proportionné. Elle se dote des ressources, des moyens et de l'organisation interne nécessaires pour l'exercice des tâches lui confiées.

(2) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 13, l'autorité de supervision indépendante est autorisée à prélever la contrepartie de ses frais de personnel et de fonctionnement par des redevances à percevoir auprès des usagers d'aéroports et de l'entité gestionnaire d'aéroport.

(3) Les frais de fonctionnement visés au paragraphe 2 peuvent inclure les frais de coopération nationale et internationale, d'analyse de marché, de supervision du respect des normes, d'élaboration et de coordination des procédures, d'expertise ainsi que les frais afférents aux travaux de régulation impliquant l'élaboration et l'application de décisions administratives, à l'exception des frais d'instruction d'un dossier de désaccord, ainsi que tous autres frais occasionnés par l'exercice des tâches incombant à l'autorité de supervision indépendante.

(4) Les redevances dues par les entités visées au paragraphe 2 pour couvrir les coûts administratifs globaux occasionnés par l'autorité de supervision indépendante sont fixées, sur avis du comité des usagers, pour une période minimale d'un an par l'autorité de supervision indépendante et publiées au Mémorial.

(5) Ces redevances sont réparties entre les usagers d'aéroports et l'entité gestionnaire d'aéroport d'une manière objective, transparente et proportionnée de sorte à minimiser les coûts administratifs et les redevances inhérentes supplémentaires. La part des redevances revenant aux usagers est collectée par l'autorité de supervision indépendante sur base de la liste des usagers établie annuellement par l'entité gestionnaire d'aéroport.

(6) L'autorité de supervision indépendante publie dans son rapport annuel un bilan de ses coûts administratifs et de la somme totale des redevances perçues. Les ajustements nécessaires sont effectués en tenant compte de la différence entre la somme totale des redevances et les frais de personnel et de fonctionnement.

Art. 11. Dispositions modificatives

(1) L'article 7, paragraphe (2), dernier alinéa, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifié comme suit :

« Le montant de ces redevances est fixé par le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. »

(2) L'article 7, paragraphe (3), de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est complété par deux alinéas nouveaux, libellés comme suit :

« Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA. »

(3) Est inséré un article 43 bis après l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne libellé comme suit :

«Art. 43bis.

(1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) N°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la

(4) L'article 17, paragraphe 3, dernier alinéa de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile est remplacé par une disposition libellée comme suit :

« Un règlement grand-ducal règle l'organisation interne et précise les différentes missions de la Direction. »

Art. 12. Disposition finale

(1) Le Gouvernement est autorisé à procéder, ~~au profit de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 11, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un agent de la carrière de l'attaché de gouvernement et,~~ au profit de l'Administration de la navigation aérienne, à l'engagement de renforcement à titre permanent d'un employé de la carrière S.

(2) **L'engagement définitif** au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se **fait** par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des

engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

6345

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 94

9 mai 2012

Sommaire

ACCÈS AU MARCHÉ DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE

- Règlement grand-ducal du 19 avril 2012 portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route page **1078****
- Règlement grand-ducal du 19 avril 2012 réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers **1080****
- Règlement grand-ducal du 25 avril 2012 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points **1080****

Règlement grand-ducal du 19 avril 2012 portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

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

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 le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;

Vu la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

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 Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'autorité compétente visée au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le Ministre.

Art. 2. Les vérifications visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité sont menées par le Ministre. Dans ce cadre le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement communique au Ministre copies des autorisations d'établissement et toutes les données utiles concernant la modification, le transfert, le retrait ou la caducité d'une autorisation d'établissement.

Art. 3. (1) Afin de permettre au Ministre de vérifier qu'il se conforme aux dispositions législatives communautaires et nationales en vigueur, le transporteur doit fournir ensemble avec sa demande en obtention d'une licence communautaire et de copies conformes les informations nécessaires relatives à l'identité de l'entreprise, à l'autorisation d'établissement, au gérant technique, au parc de véhicules et au personnel.

Ces informations doivent également être fournies lors d'un renouvellement de la licence communautaire ou sur demande spéciale du Ministre.

Par dérogation à l'alinéa premier, le transporteur n'a pas besoin de fournir les informations auxquelles le Ministre dispose d'un accès direct. Le Ministre informe les transporteurs quelles sont ces informations.

(2) La durée de validité de la licence communautaire est fixée à trois ans, sans qu'elle puisse excéder celles des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement.

La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence communautaire.

Au cas où la licence communautaire est délivrée pour la première fois à un transporteur ou après une période d'interruption supérieure à six mois, la durée de validité visée à l'alinéa 1 est d'une année.

Par dérogation aux alinéas 1 et 3, le Ministre peut délivrer, par décision motivée, la licence communautaire pour une durée de validité inférieure à trois respectivement une année, sans qu'elle puisse être inférieure à trois mois.

(3) Le transporteur est tenu de conserver la licence communautaire au siège de son établissement et de la 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 de contrôle.

(4) En cas de cessation de l'activité du transporteur, la licence communautaire et ses copies conformes doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Art. 4. (1) Afin de permettre au Ministre la délivrance d'une attestation de conducteur, le transporteur doit fournir copie des documents suivants du chauffeur à figurer sur l'attestation de conducteur: pièce d'identité, permis de conduire, contrat de travail, fiche d'examen médical et certificat d'affiliation à la sécurité sociale.

Notamment en ce qui concerne le contrat de travail, le Ministre demande l'avis de l'Inspection du Travail et des Mines.

(2) La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à deux ans, sans qu'elle ne puisse excéder celles des pièces à sa base.

La durée de validité de la copie conforme de l'attestation de conducteur est la même que celle de l'attestation de conducteur.

(3) Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur et sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Art. 5. (1) La licence communautaire ou l'attestation de conducteur est retirée au cas où le transporteur a falsifié ce document ou une copie conforme de celui-ci.

(2) Toute décision de retrait doit être motivée. Le Ministre prend sa décision sur avis d'une commission composée de trois membres, ayant pour mission d'instruire le dossier, d'entendre le transporteur au cas où il le demande et d'émettre un avis à la majorité des voix. Les membres de la Commission sont nommés par le Ministre.

La Commission doit s'orienter pour son avis aux dispositions de l'article 12 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

(3) Lorsqu'une décision de retrait d'une licence communautaire, de copies conformes d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur est devenue définitive, le transporteur est tenu de remettre le ou les documents faisant l'objet de la décision de retrait aux agents de contrôle.

Art. 6. Le cabotage est permis dans les limites des dispositions du chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

Par dérogation à l'alinéa précédent et en application de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne et de la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux, les paragraphes 2 à 5 de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ne sont pas applicables lorsque le transporteur effectuant des transports de cabotage est établi en Belgique ou aux Pays-Bas.

Art. 7. Les infractions aux dispositions de l'article 3, de l'article 4 paragraphes 3 et 6, de l'article 5 paragraphe 6, de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ainsi qu'à l'article 6 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.

Art. 8. Lorsqu'un transport est effectué sans être couvert par une copie conforme d'une licence communautaire complétée, le cas échéant, par une attestation de conducteur ou en infraction aux dispositions de l'article 6, le véhicule utilisé pour effectuer ce transport peut être confisqué.

Art. 9. Le Parquet général adresse une copie des arrêts et jugements prononcés sur base du présent règlement grand-ducal au Ministre.

Art. 10. Par dérogation à l'article 3, paragraphe 2, au cas où la durée de validité d'une licence communautaire délivrée sous le régime du 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 plusieurs Etats membres dépasse trois ans au moment de l'expiration des copies conformes délivrées sous le régime de ce même règlement (CEE) n° 881/92, les copies conformes délivrées pour la première fois sous le régime du règlement (CE) n° 1072/2009 précité le sont pour une durée de validité expirant trois ans avant l'échéance de la licence communautaire.

Au cas où la durée de validité de ces copies conformes est inférieure à un an, le transporteur ne doit pas faire de nouvelle demande, mais les copies conformes subséquentes lui sont délivrées automatiquement, à condition qu'il remplisse toutes les conditions pour pouvoir obtenir une licence communautaire.

Art. 11. Le 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 est abrogé.

Art. 12. La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: «règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route».

Art. 13. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région 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

Château de Berg, le 19 avril 2012.
Henri

*La Ministre des Classes moyennes
et du Tourisme,*
Françoise Hetto-Gaasch

Le Ministre des Finances,
Luc Frieden

*Le Ministre de l'Intérieur
et à la Grande Région,*
Jean-Marie Halsdorf

Règlement grand-ducal du 19 avril 2012 réglant les transports de marchandises par route effectués par des transporteurs originaires de pays tiers.

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

Vu la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Les transporteurs établis dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen ne peuvent effectuer un transport au Grand-Duché de Luxembourg que sous le couvert d'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.

Ils ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage sauf si un accord international conclu entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur autorise les transports de cabotage.

Au cas où un tel transporteur est autorisé à effectuer un transport de cabotage au Grand-Duché de Luxembourg, l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route est applicable.

Art. 2. Les infractions aux dispositions de l'article 1^{er} du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 750 euros ou d'une de ces peines seulement.

En outre, le véhicule utilisé pour effectuer le transport en infraction pourra être confisqué.

Art. 3. Le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux est abrogé.

Art. 4. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région 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*

Château de Berg, le 19 avril 2012.
Henri

*Le Ministre des Finances,
Luc Frieden*

*Le Ministre de l'Intérieur et
à la Grande Région,
Jean-Marie Halsdorf*

Règlement grand-ducal du 25 avril 2012 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation sur toutes les voies publiques;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés, l'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le point N. de l'annexe I 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 est abrogé.

Art. 2. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
Claude Wiseler

Château de Berg, le 25 avril 2012.
Henri