



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de règlement grand-ducal 6885

Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne

Date de dépôt : 05-10-2015

Date de l'avis du Conseil d'État : 20-01-2016

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
05-10-2015	Déposé	6885/00	<u>3</u>
20-01-2016	Avis du Conseil d'État (19.1.2016)	6885/01	<u>44</u>
03-08-2016	Prise de position du Gouvernement 1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (2.8.2016) 2) Texte coordonné 3) Avis du Conseil d'État (19. [...]	6885/02	<u>49</u>
17-11-2016	Avis de la Conférence des Présidents (17-11-2016)	6885/03	<u>60</u>
10-11-2016	Commission du Développement durable Procès verbal (03) de la reunion du 10 novembre 2016	03	<u>63</u>
27-01-2017	Publié au Mémorial A n°296 en page 6181	6885,7011	<u>182</u>

6885/00

N° 6885**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

**portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007
concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier
dans la Communauté européenne**

* * *

*(Dépôt: le 5.10.2015)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (2.10.2015).....	2
2) Exposé des motifs	2
3) Texte du projet de règlement grand-ducal.....	4
4) Commentaire des articles	5
5) Fiche financière	6
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	6
7) Rectificatif de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté	9
8) Décision de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques	17
9) Règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.....	36
10) Version consolidée du règlement grand-ducal modifié du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.....	37

*

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

(2.10.2015)

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 en annexe le texte du projet, l'exposé des motifs, le commentaire des articles, la fiche d'évaluation d'impact, la fiche financière, la directive 2004/52/CE et de la décision 2009/750/CE, le règlement grand-ducal du 4 juin concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la communauté européenne ainsi qu'une version consolidée.

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

*Le Ministre aux Relations
avec le Parlement,*

Fernand ETGEN

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 du concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, qui transpose en droit national la directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.

Cette directive prévoit la mise en place d'un Service européen de télépéage (SET), qui englobe tous les réseaux routiers de la Communauté européenne sur lesquels un péage ou une redevance d'usage du réseau routier est perçue par voie électronique.

Comme la décision de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques prévoit, à l'article 3, que les prestataires du Service européen de télépéage, c'est-à-dire les personnes morales qui donnent accès au Service européen de télépéage à un utilisateur, doivent demander leur enregistrement dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils sont établis, la procédure d'un tel enregistrement doit également être prévue au Luxembourg.

Il convient de préciser que dans un premier temps, il fut estimé que cette procédure devrait seulement être implantée dans des Etats appliquant le télépéage, mais la Commission européenne a fait savoir qu'une personne morale désireuse de devenir prestataire du Service européen de télépéage doit être en mesure de s'établir dans n'importe quel Etat membre et de se faire enregistrer en tant que tel, indépendamment du fait que celui-ci dispose ou non d'un système de télépéage.

En effet, il fut estimé qu'il convenait de garantir, par l'établissement de cette procédure d'enregistrement, la liberté d'établissement et la libre prestation de services dans l'Union européenne.

Ce sera le département des travaux publics du Ministère du Développement durable et des Infrastructures qui prendra en charge les demandes d'enregistrement et qui constituera le registre électronique national relatif au service européen de télépéage.

*

RAPPEL EN CE QUI CONCERNE LE TELEPEAGE

La directive 2004/52/CE a pour objet de supprimer les barrières artificielles qui s'opposent au fonctionnement du marché intérieur, tout en permettant aux Etats membres et à la Communauté de mettre en oeuvre différentes politiques de tarification routière. Il fut en effet jugé nécessaire de prévoir la généralisation du déploiement des systèmes de télépéage dans les Etats membres ainsi que dans les

pays voisins et de disposer de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification routière à l'échelle communautaire et aux évolutions techniques futures.

La directive a été transposée en droit national tant par les Etats membres ayant des systèmes de péages routiers que par les Etats membres n'en disposant pas.

La directive prévoit la création d'un service européen de télépéage, mais elle n'affecte pas la décision fondamentale de l'Etat de percevoir un péage sur son réseau routier et ne concerne pas les matières fiscales. La création de ce service européen de télépéage suppose en premier lieu l'établissement de lignes directrices par le comité de télépéage institué par cette même directive, et qui assiste la Commission européenne dans le cadre de ses prises de décision dans ce domaine. L'objectif du service européen de télépéage est d'assurer l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural.

La directive établit des normes techniques garantissant la compatibilité technique entre les systèmes de télépéage basés sur la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz et sur des technologies de localisation par satellite et de communications mobiles, afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché.

L'interopérabilité des systèmes de télépéage européens, fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes devrait ainsi être assurée.

Les possibilités offertes par l'interopérabilité contractuelle permettent d'envisager une simplification considérable pour certains usagers de la route et d'importantes économies sur le plan administratif pour les usagers de la route professionnels.

Le système permet de développer l'intermodalité, sans pénaliser d'autres modes de transport.

Sur le terrain, les systèmes de télépéage contribuent de manière importante à la réduction du risque d'accidents et donc à l'amélioration de la sécurité routière, à la réduction des opérations en monnaie fiduciaire et à la diminution de la congestion aux gares de péages, particulièrement en cas de grande affluence. Ils permettent ainsi de réduire les effets néfastes pour l'environnement que provoquent l'attente, le redémarrage des voitures et la congestion, ainsi que l'effet sur l'environnement lié à l'implantation de nouvelles gares de péage ou à l'extension des gares de péages existantes.

La transposition de la directive 2004/52/CE était assurée par le biais d'un règlement grand-ducal pris sur base de 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 matière de transports.

Comme aucun système de péage routier n'existait au Grand-Duché, les dispositions de cette directive ne rentraient pas dans le champ d'application d'une loi existante, et comme la directive 2004/52/CE n'a pas pour objectif d'affecter la décision fondamentale d'un Etat membre de percevoir un péage sur son réseau routier, cette directive a été transposée en droit national par voie de règlement grand-ducal sur base de la loi du 9 août 1971 précité.

En conséquence la modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne devra également se faire sur base de la loi du 9 août 1971.

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

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 la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et son rectificatif;

Vu la décision de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

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 et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Des articles 4bis, 4ter et 4quater libellés comme suit, sont insérés dans le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne:

„**Art. 4bis:** Pour l'application du présent règlement grand-ducal on entend par:

- 1° Le SET: le service européen de télépéage, instauré par la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne;
- 2° Le prestataire de SET: une personne morale qui satisfait aux exigences de l'article 3 de la décision 2009/750 de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques et est enregistrée dans l'Etat membre où elle est établie, qui donne accès au SET à un utilisateur du SET;
- 3° Le registre: le registre électronique national relatif au service européen de télépéage tel que visé à l'article 19 de la décision précitée;
- 4° Le secteur SET: un secteur à péage entrant dans le champ d'application de la directive 2004/52/CE précitée.

Art. 4ter Le registre est tenu à jour par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et publié en ligne, de manière électronique, sur l'adresse www.registre-SET.public.lu

Art. 4quater (1) Les personnes morales établies au Grand-Duché de Luxembourg, qui sollicitent leur inscription au registre, introduisent auprès du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, un dossier démontrant qu'elles satisfont aux conditions suivantes:

- a) détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente;
- b) prouver qu'elles disposent des équipements techniques et de la déclaration CE ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité, comme prévu à l'annexe IV, point 1, de la Décision 2009/750/CE précitée;
- c) justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans des domaines connexes;
- d) avoir la capacité financière appropriée;
- e) disposer d'un plan de gestion globale des risques, tenu à jour et faisant l'objet, au minimum tous les deux ans, d'un audit par un organisme indépendant;

f) jouir d'une bonne réputation.

(2) Chaque année, dans les trente jours qui suivent la date anniversaire de l'inscription sur le registre, les prestataires de SET transmettent au ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, conformément à ses instructions, un dossier d'information démontrant qu'ils satisfont toujours aux conditions visées au paragraphe (1). De même, les prestataires de SET font, auprès du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, une déclaration annuelle concernant leur couverture de secteurs SET.

Le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions peut, à tout moment, demander au prestataire de SET de lui transmettre, dans un délai d'un mois, tout document nécessaire à l'application du présent règlement grand-ducal, dont notamment les conclusions de l'audit prévu au paragraphe (1) point e).

(3) Le non-respect par le prestataire de SET des exigences visées aux paragraphes précédents peut avoir pour conséquence son retrait du registre.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le Tribunal administratif, qui statue comme juge du fond.“

Art. 2. Exécution et mise en vigueur

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

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Il convient de commenter les articles qui seront rajoutés au règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne:

Article 4bis:

Cet article contient les définitions relatives à plusieurs termes. Il s'agit de définitions reprises de la décision 2009/750 de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques. En ce qui concerne le service européen de télépéage, il est fait un renvoi à la directive 2004/52/CE, qui certes a été transposée en droit interne, mais les dispositions auxquelles il est renvoyé n'ont pas fait l'objet d'une transposition pour la raison qu'elles ne s'adressent pas directement aux Etats membres. Il en va de même en ce qui concerne la définition du secteur SET.

Article 4ter:

Il est précisé que le registre électronique national relatif au service européen de télépéage est publié de manière électronique sur le site internet ayant l'adresse www.registre-SET.public.lu

Article 4quater:

Cet article décrit la procédure par laquelle l'inscription se fait au registre, la procédure selon laquelle sont exercés le contrôle et le suivi annuel, et la sanction dans le cas de non-respect de ces formalités.

La décision de retrait du registre peut faire l'objet d'un recours en réformation devant les juridictions administratives.

Article 2:

C'est le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions qui assure l'exécution du présent règlement grand-ducal.

*

FICHE FINANCIERE

Conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 portant sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, le présent projet de règlement grand-ducal n'aura un impact supplémentaire sur le budget de l'Etat que si, les services du département des travaux publics doivent recourir à des experts techniques externes vu la complexité des demandes d'enregistrement des prestataires de Service européen de télépéage, sachant qu'il est impossible pour les fonctionnaires du département des travaux publics d'acquérir des compétences techniques en matière de télépéage et de contrôle de prestataires.

Le registre électronique à créer n'engendrera ni des frais de consommation ni des frais d'entretien et de maintenance pour la raison qu'il sera intégré au site internet du département des travaux publics.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Ministère initiateur:	Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des travaux publics,
Auteur(s):	Claude Pauly
Tél:	247-83351
Courriel:	claude.pauly@tp.etat.lu
Objectif(s) du projet:	instaurer une procédure d'enregistrement pour les prestataires de Service européen de télépéage. L'application de ce texte demeure très hypothétique. Il s'agit d'une exigence de la part de la Commission européenne.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	non

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non
Si oui, laquelle/lesquelles:
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui Non
 - Citoyens: Oui Non
 - Administrations: Oui Non
- Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations:
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui Non
Remarques/Observations: **Il existe déjà des compilations coordonnées récentes pour les marchés publics, il reste à voir si une nouvelle compilation de textes actualisés sera élaborée.**

¹ N.a.: non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui Non
Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total?
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui Non N.a.
Si non, pourquoi? **Cette procédure est instaurée suite aux exigences de la Commission européenne**
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b. amélioration de la qualité réglementaire? Oui Non
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui Non N.a.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière: **le texte est totalement neutre.**
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi:
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

Rectificatif à la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 166 du 30 avril 2004)

La directive 2004/52/CE se lit comme suit:

**DIRECTIVE 2004/52/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 29 avril 2004
concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la résolution du 17 juin 1997 relative au déploiement de la télématique dans les transports routiers, notamment la perception électronique de redevances ⁽⁴⁾, le Conseil a demandé aux États membres et à la Commission d'élaborer une stratégie en vue d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances pour atteindre

un niveau adéquat d'interopérabilité au niveau européen. La communication de la Commission relative à l'interopérabilité des systèmes de péage électronique en Europe constituait la première phase de cette stratégie.

- (2) La majorité des États membres qui ont installé des systèmes de péage électronique pour le financement des infrastructures routières, ou pour la perception de redevances d'usage du réseau routier (systèmes dénommés ci-après «télépéage») utilisent majoritairement la technologie des micro-ondes à courte portée et des fréquences proches de 5,8 GHz, mais ces systèmes ne sont pas aujourd'hui totalement compatibles entre eux. Les travaux entrepris par le Comité européen de normalisation (CEN) à propos de la technologie des micro-ondes ont abouti, en janvier 2003, à la préparation de normes techniques favorisant la compatibilité des systèmes de télépéage à micro-ondes de 5,8 GHz, après l'adoption de prénormes techniques en 1997. Toutefois, ces prénormes ne valent pas pour tous les systèmes de communications spécialisées à courte portée (DSRC) 5,8 GHz utilisés dans la Communauté et comportent deux variantes qui ne sont pas totalement compatibles. Elles reposent sur le modèle d'«Interconnexion des systèmes ouverts» défini par l'Organisation internationale de normalisation pour la communication entre les systèmes informatiques.

- (3) Toutefois, les fabricants d'équipements et les gestionnaires d'infrastructures se sont entendus, au sein de la Communauté, pour développer des produits interopérables sur la base des systèmes DSRC 5,8 GHz existants. Par conséquent, les utilisateurs devraient pouvoir disposer d'un équipement capable de communiquer avec les technologies qui pourront être utilisées seulement dans les nouveaux systèmes de télépéage mis en service dans la Communauté à partir du 1^{er} janvier 2007, à savoir la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM-GPRS et les micro-ondes de 5,8 GHz.

- (4) Il est essentiel que les travaux de normalisation soient achevés au plus vite afin d'établir des normes techniques garantissant la compatibilité technique entre les systèmes de télépéage basés sur la technologie des micro-ondes de 5,8 GHz et sur des technologies de localisation par satellite et de communications mobiles, afin d'éviter une nouvelle fragmentation du marché.

⁽¹⁾ JO C 32 du 5.2.2004, p. 36.

⁽²⁾ JO C 73 du 23.3.2004, p. 54.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 18 décembre 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 22 mars 2004 (JO C 95 E du 20.4.2004, p. 53) et position du Parlement européen du 20 avril 2004.

⁽⁴⁾ JO C 194 du 25.6.1997, p. 5.

- (5) Il est nécessaire de prévoir la généralisation du déploiement des systèmes de télépéage dans les États membres ainsi que dans les pays voisins, et il devient nécessaire de disposer de systèmes interopérables adaptés au développement futur de la politique de tarification routière à l'échelle communautaire et aux évolutions techniques futures.
- (6) Les systèmes de télépéage devraient être interopérables et fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs de systèmes.
- (7) Lors de l'introduction de nouveaux systèmes de télépéage, les équipements devraient être disponibles en nombre suffisant pour éviter toute discrimination entre les entreprises concernées.
- (8) L'application au télépéage des nouvelles technologies de localisation par satellite (GNSS) et de communications mobiles (GSM/GPRS) peut permettre, grâce en particulier à leur grande souplesse d'utilisation ainsi qu'à leur polyvalence, de répondre aux exigences des nouvelles politiques de tarification routière envisagées au niveau communautaire aussi bien qu'au niveau des États membres. Elles permettent de comptabiliser les kilomètres parcourus par catégorie de route, sans nécessiter de coûteux investissements en infrastructures. Ces technologies ouvrent également la voie à de nouveaux services de sécurité et d'information pour les voyageurs, tels que l'alerte automatique déclenchée par un véhicule accidenté qui indiquera sa position, des informations en temps réel sur les conditions de circulation, le niveau du trafic ou le temps de parcours. Dans le domaine de la localisation par satellite, le projet Galileo lancé par la Communauté en 2002 est conçu pour offrir, à partir de 2008, des services d'information d'une qualité supérieure à celle que permettent les systèmes de navigation actuels, et qui sont parfaitement adaptés aux services de télématique routière. Le système précurseur que constitue le «système européen de navigation par recouvrement géostationnaire» (EGNOS) sera opérationnel dès 2004 et présentera des performances similaires. Toutefois, ces systèmes innovants pourraient susciter des problèmes quant à la fiabilité des contrôles et à la prévention des fraudes. Néanmoins, vu les importants avantages mentionnés ci-dessus, il conviendrait de recommander en principe le recours aux technologies de localisation par satellite et de communications mobiles lors de l'introduction de nouveaux systèmes de télépéage.
- (9) La multiplication des technologies utilisées ou envisagées dans les années à venir pour le télépéage (micro-ondes de 5,8 GHz, localisation par satellite et communications mobiles, essentiellement) ainsi que la multiplication des spécifications imposées par les États membres et les pays voisins pour leurs systèmes de télépéage peuvent porter préjudice au bon fonctionnement du marché intérieur et aux objectifs de la politique des transports. Cette situation risque d'entraîner la multiplication de boîtiers électroniques incompatibles et onéreux dans l'habitacle des poids lourds de même que des risques d'erreur d'utilisation de la part des chauffeurs avec pour conséquence, par exemple, un défaut de paiement involontaire. Une telle multiplication est inacceptable pour les utilisateurs et les constructeurs de poids lourds pour des raisons de coût et de sécurité ainsi que pour des raisons juridiques.
- (10) Il convient de supprimer les barrières artificielles qui s'opposent au fonctionnement du marché intérieur, tout en permettant aux États membres et à la Communauté de mettre en œuvre différentes politiques de tarification routière pour tous les types de véhicules, au niveau local, national ou international. Les équipements embarqués à bord des véhicules devraient permettre la mise en œuvre de ces politiques de tarification routière, en respectant les principes de non-discrimination entre les citoyens de tous les États membres. Il est donc nécessaire d'assurer dans les meilleurs délais l'interopérabilité des systèmes de télépéage au niveau communautaire.
- (11) Les conducteurs ont le souci légitime de bénéficier d'une qualité de service accrue sur les infrastructures routières, en particulier sur le plan de la sécurité, et de voir se réduire notablement la congestion aux gares de péage, particulièrement les jours de grande affluence et en certains points particulièrement congestionnés du réseau routier. La définition du service européen de télépéage doit répondre à ce souci. De plus, il faudrait veiller à ce que les technologies et composantes prévues puissent également, dans la mesure où cela est techniquement possible, être combinées avec d'autres composantes du véhicule, notamment le tachygraphe électronique et les dispositifs d'appel d'urgence. Il convient de ne pas exclure les systèmes intermodaux à un stade ultérieur.
- (12) Il convient de garantir, au moyen d'équipements adaptés, la possibilité d'accès à d'autres applications futures, outre la perception de péages.
- (13) Un service européen de télépéage devrait assurer l'interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural en comportant:
- a) un seul contrat entre les clients et les opérateurs proposant le service, conforme à un corps de règles contractuelles autorisant tous les opérateurs et/ou émetteurs de moyens de paiement à fournir le service, qui donnera accès à l'ensemble du réseau;
 - b) une série de normes et d'exigences techniques sur la base desquelles les industriels pourront fournir les équipements nécessaires à la prestation du service.

- (14) Les possibilités offertes par l'interopérabilité contractuelle permettent d'envisager une simplification considérable pour certains usagers de la route et d'importantes économies sur le plan administratif pour les usagers de la route professionnels.
- (15) Les systèmes de télépéage contribuent de manière importante à la réduction du risque d'accident et donc à l'amélioration de la sécurité routière, à la réduction des opérations en monnaie fiduciaire et à la diminution de la congestion aux gares de péages, particulièrement en cas de grande affluence. Ils permettent aussi de réduire les effets néfastes pour l'environnement que provoquent l'attente, le redémarrage des voitures et la congestion, ainsi que l'effet sur l'environnement lié à l'implantation de nouvelles gares de péage ou à l'extension des gares de péage existantes.
- (16) Le livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 comporte des objectifs en matière de sécurité et de fluidité du trafic routier. Les services et systèmes de transport intelligents et interopérables constituent un élément clé dans la réalisation de ces objectifs.
- (17) La mise en place des systèmes de télépéage implique le traitement de données à caractère personnel. Ces traitements doivent être assurés dans le respect des normes européennes, telles que fixées notamment dans la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾ et dans la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques ⁽²⁾. Le droit à la protection des données à caractère personnel est reconnu explicitement par l'article 8 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (18) Le prélèvement automatique des redevances de péage sur les comptes bancaires ou les comptes de cartes de crédit ou de paiement où qu'ils soient situés, dans la Communauté ou dans un pays tiers, suppose un espace de paiement pleinement opérationnel dans la Communauté, avec des frais de gestion non discriminatoires.
- (19) Tout système de télépéage mis en place dans les États membres devrait remplir les critères fondamentaux suivants: le système devrait facilement intégrer les améliorations et les évolutions futures des techniques et des systèmes, sans exiger un remplacement coûteux des modèles et méthodes plus anciens, les coûts de son adoption par les utilisateurs du réseau routier à des fins commerciales ou privées devraient être négligeables par rapport aux bénéfices retirés par ces utilisateurs et l'ensemble de la société et sa mise en œuvre dans les États membres ne devrait entraîner aucune discrimination entre les utilisateurs du réseau routier nationaux et ceux d'autres États membres.
- (20) Étant donné que les objectifs de la présente directive, notamment l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans le marché intérieur et la mise en place d'un service européen de télépéage sur l'ensemble du réseau routier communautaire soumis au péage, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leur dimension européenne, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (21) Il y a lieu d'inclure les parties intéressées (telles qu'opérateurs de services de péage, gestionnaires d'infrastructures, industries électronique et automobile, utilisateurs) dans les consultations de la Commission concernant les aspects techniques et contractuels de la création du service européen de télépéage. La Commission devrait aussi consulter, le cas échéant, des organisations non gouvernementales opérant dans le domaine de la protection de la vie privée, de la sécurité routière et de l'environnement.
- (22) La création d'un service européen de télépéage suppose en premier lieu l'établissement de lignes directrices par le comité du télépéage institué par la présente directive.
- (23) La présente directive n'affecte pas la liberté des États membres de fixer des règles relatives à la tarification des infrastructures routières et aux matières fiscales.
- (24) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽³⁾.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif et champ d'application

1. La présente directive fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier communautaire, urbain et interurbain, autoroutes, grands ou petits axes routiers et ouvrages divers tels que tunnels, ponts et bacs.

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 201 du 31.7.2002, p. 37.

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2. La présente directive ne s'applique pas:
- aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;
 - aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;
 - aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences de la présente directive seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.
3. Afin d'atteindre l'objectif fixé au paragraphe 1, un service européen de télépéage est créé. Ce service, qui est complémentaire par rapport aux services nationaux de télépéage des États membres, garantit l'interopérabilité sur l'ensemble du territoire de la Communauté, pour l'utilisateur des systèmes de télépéage déjà mis en place dans les États membres ainsi que de ceux installés par la suite dans le cadre de la présente directive.

Article 2

Solutions technologiques

1. Tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service à partir du 1^{er} janvier 2007 utilisent une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:
- localisation par satellite;
 - communications mobiles selon la norme GSM – GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);
 - micro-ondes de 5,8 GHz.

2. Le service européen de télépéage est mis en service conformément à l'article 3, paragraphe 1. Les opérateurs mettent à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement embarqué pouvant fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les États membres recourant aux technologies visées au paragraphe 1 et dans tous les types de véhicules, selon le calendrier établi à l'article 3, paragraphe 4. Cet équipement est au minimum interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction dans les États membres et recourant à une ou plusieurs des technologies énumérées au paragraphe 1. Les modalités relatives à ces questions sont fixées par le comité visé à l'article 5, paragraphe 1, y compris celles relatives à la disponibilité en nombre suffisant des équipements embarqués de manière à répondre à la demande des utilisateurs intéressés.

3. Il est recommandé que les nouveaux systèmes de télépéage mis en service après l'adoption de la présente directive utilisent les technologies de la localisation par satellite et des communications mobiles énumérées au paragraphe 1. En ce qui concerne la migration éventuelle des systèmes utilisant d'autres technologies vers ceux qui utilisent lesdites technologies, la Commission, en liaison avec le comité visé à l'article 5, paragraphe 1, élabore un rapport au plus tard pour le 31 décembre 2009. Ce rapport comporte une étude de l'utilisation de chacune des technologies visées au paragraphe 1 ainsi qu'une analyse coûts-avantages. Le cas échéant, la Commission assortit son rapport d'une proposition au Parlement européen et au Conseil concernant une stratégie de migration.

4. Sans préjudice du paragraphe 1, l'équipement embarqué peut également convenir à d'autres technologies, à condition que cela n'engendre pas de charge supplémentaire pour les usagers et que cela ne soit pas une source de discrimination entre eux. Au besoin, l'équipement embarqué peut aussi être relié au tachygraphe électronique du véhicule.

5. Les États membres qui ont des systèmes de péage prennent les mesures nécessaires pour intensifier l'utilisation des systèmes de télépéage. Ils s'efforcent de faire en sorte que, pour le 1^{er} janvier 2007, des systèmes de télépéage puissent être utilisés pour au moins 50 % du flux de trafic dans chaque gare de péage. Les voies empruntées pour la perception par télépéage peuvent également l'être pour acquitter le péage par d'autres moyens, la sécurité étant dûment garantie.

6. Les travaux d'interopérabilité des technologies de télépéage existantes réalisés en liaison avec le service européen de télépéage garantissent la compatibilité et l'interfaçage complets de ces technologies avec celles mentionnées au paragraphe 1 ainsi que de leurs équipements entre eux.

7. Les États membres veillent à ce que le traitement des données à caractère personnel nécessaires au fonctionnement du service européen de télépéage s'effectue en conformité avec les normes communautaires protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, y compris leur vie privée, et à ce que, en particulier, les dispositions des directives 95/46/CE et 2002/58/CE soient respectées.

Article 3

Mise en place d'un service européen de télépéage

1. Un service européen de télépéage est mis en place et englobe tous les réseaux routiers de la Communauté sur lesquels un péage ou une redevance d'usage du réseau routier est perçu(e) par voie électronique. Ce service de télépéage est défini par un corps de règles contractuelles autorisant tous les opérateurs et/ou émetteurs de moyens de paiement à fournir le service, un ensemble de normes et d'exigences techniques ainsi qu'un contrat d'abonnement unique entre les clients et les opérateurs et/ou les émetteurs de moyens de paiement proposant le service. Ce contrat donne accès au service sur l'ensemble du réseau et peut être souscrit auprès d'un opérateur de n'importe quelle partie du réseau et/ou auprès de l'émetteur de moyens de paiement.

2. Le service européen de télépéage est indépendant des décisions fondamentales des États membres de percevoir un péage pour certains types de véhicules ainsi que du niveau de tarification appliqué et de sa finalité. Il concerne uniquement le mode de perception des péages ou des redevances. Le service autorise à conclure des contrats quels que soient le lieu d'immatriculation du véhicule, la nationalité des parties contractantes et la zone ou le point du réseau routier à l'égard duquel le péage est dû.

3. Le système permet de développer l'intermodalité, sans pénaliser d'autres modes de transport.

4. Lorsque les États membres disposent de systèmes nationaux de perception par télépéage, ils veillent à ce que les opérateurs et/ou les émetteurs de moyens de paiement proposent le service européen de télépéage à leurs clients selon le calendrier suivant:

- a) pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et pour tous les véhicules autorisés pour le transport de plus de neuf passagers (chauffeur + 8), au plus tard trois ans après qu'auront été prises les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage, visées à l'article 4, paragraphe 4;
- b) pour tous les autres types de véhicules, au plus tard cinq ans après qu'auront été prises les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage, visées à l'article 4, paragraphe 4.

Article 4

Caractéristiques du service européen de télépéage

1. Le service européen de télépéage repose sur les éléments énumérés à l'annexe de la présente directive.

2. S'il y a lieu, cette annexe peut être modifiée pour des raisons techniques conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

3. Le service européen de télépéage utilise les solutions technologiques visées à l'article 2, en ayant recours à des spécifications qui doivent être disponibles publiquement.

4. La Commission prend les décisions relatives à la définition du service européen de télépéage conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, pour le 1^{er} juillet 2006. Ces décisions ne seront prises que si toutes les conditions, évaluées sur la base d'études appropriées, sont réunies pour permettre à l'interopérabilité de fonctionner à tous points de vue, notamment technique, juridique et commercial.

5. Si les décisions visées au paragraphe 4 ne sont pas prises pour le 1^{er} juillet 2006, la Commission fixe, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, une nouvelle date pour laquelle ces décisions doivent être prises.

6. La Commission prend les décisions techniques relatives à la réalisation du service européen de télépéage conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

7. La Commission invite, conformément à la procédure établie par la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques ⁽¹⁾, les organismes de normalisation compétents en la matière, notamment le CEN, à tout mettre en œuvre rapidement pour adopter les normes applicables aux systèmes de télépéage en ce qui concerne les technologies énumérées à l'article 2, paragraphe 1.

8. Les équipements supportant le service européen de télépéage doivent être conformes notamment aux exigences de la directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 1999 concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité ⁽²⁾ et de la directive 89/336/CEE du Conseil du 3 mai 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la compatibilité électromagnétique ⁽³⁾.

Article 5

Comité

1. La Commission est assistée par un comité du télépéage, ci-après dénommé «comité».

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

⁽¹⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

⁽²⁾ JO L 91 du 7.4.1999, p. 10. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003.

⁽³⁾ JO L 139 du 23.5.1989, p. 19. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/68/CEE (JO L 220 du 30.8.1993, p. 1).

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 6

Mise en œuvre

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 20 novembre 2005. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau établissant la correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 29 avril 2004.

Par le Parlement européen
Le président
 P. COX

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 7

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 8

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Par le Conseil
Le président
 M. McDOWELL

ANNEXE

Éléments nécessaires à la définition et au déploiement du service européen de télépéage

Les questions répertoriées ci-après sont indispensables à la définition et au déploiement du service européen de télépéage créé par la directive. Ces questions sont de trois ordres: technique, procédural et juridique.

Questions d'ordre technique

- a) Procédures opérationnelles du service: souscription d'un abonnement, mode d'emploi, mise en place et fixation de l'équipement embarqué dans les véhicules, déroulement des transactions à un poste de péage ou en tarification continue, procédures de récupération des données des transactions en cas de panne ou de dysfonctionnement de l'équipement, systèmes de contrôle, facturation et recouvrement des sommes dues, service après-vente, assistance à la clientèle, définition du niveau de service offert aux clients. Il conviendra de tenir compte, au moment d'établir ces procédures opérationnelles, des procédures existant dans les États membres.
- b) Spécifications fonctionnelles du service: description des fonctions assurées par les équipements embarqués et les équipements au sol.
- c) Spécifications techniques des équipements au sol et des équipements embarqués supportant le service, ainsi que les normes, les procédures de certification et les contraintes à respecter.
- d) Lancement et suivi des travaux impliquant les organismes de normalisation compétents en la matière et compléments techniques éventuels par rapport aux normes ou prénormes utilisées, afin de garantir l'interopérabilité.
- e) Spécifications d'installation des équipements embarqués
- f) Modèles de transaction: définition précise des algorithmes de transaction pour chacun des différents types de péage (en des points fixes ou en tarification continue) et définition des données échangées entre les équipements embarqués et les équipements au sol, ainsi que du format de ces données.
- g) Modalités relatives à la disponibilité en nombre suffisant des équipements embarqués de manière à répondre à la demande de tous les utilisateurs intéressés.

Questions d'ordre procédural:

- h) Procédures de vérification des performances techniques des équipements embarqués et des équipements placés sur le bord de la route, ainsi que du mode d'installation de l'équipement dans les véhicules.
- i) Paramètres de classification des véhicules: validation d'une liste communautaire de paramètres techniques dans laquelle chaque État membre sélectionnera ceux qu'il souhaite pour sa politique de tarification. Ces paramètres représentent les caractéristiques physiques, de motorisation et environnementales des véhicules. La définition des classes de véhicule sur la base de ces paramètres relève de la compétence des États membres.
- j) Mise en œuvre des procédures assurant le traitement des cas particuliers tels que les dysfonctionnements de toute nature. Ceci concerne en particulier les cas où les opérateurs du péage et le client ne sont pas du même pays.

Questions d'ordre juridique

- k) Validation des solutions techniques retenues au regard des normes communautaires protégeant les libertés et les droits fondamentaux des personnes, en ce compris leur vie privée. En particulier, la conformité à la directive 95/46/CE et à la directive 2002/58/CE doit être assurée.
 - l) Fixation de règles communes et d'exigences minimales non discriminatoires que les prestataires de service potentiels devraient respecter lorsqu'ils fournissent le service.
 - m) Évaluation de la possibilité d'harmoniser les règles d'exécution relatives au télépéage.
 - n) Protocole d'accord entre les opérateurs de péage, permettant la mise en œuvre du service européen de télépéage, y compris en ce qui concerne les procédures de règlement des litiges.
-

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 6 octobre 2009

relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques

[notifiée sous le numéro C(2009) 7547]

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/750/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2004/52/CE exige de la Commission qu'elle définisse le service européen de télépéage (SET) conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

(2) Un contrat unique conclu avec un prestataire du SET doit permettre aux utilisateurs du service européen de télépéage de s'acquitter des péages dans tous les secteurs de SET du réseau routier européen, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE, à l'aide, en particulier, d'un équipement embarqué unique pouvant être utilisé dans tous les secteurs de SET.

(3) La présente décision porte sur l'échange d'informations entre les États membres, les percepteurs de péages, les prestataires de service et les usagers de la route afin de faire en sorte que les péages soient correctement déclarés lorsqu'ils sont perçus dans le cadre du SET.

(4) L'instauration du SET nécessitera le traitement de données personnelles, lequel sera effectué en stricte conformité avec les règles communautaires applicables énoncées, en particulier, dans la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ et la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.

⁽¹⁾ JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

⁽²⁾ Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

⁽³⁾ Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

(5) Les percepteurs de péages doivent donner aux prestataires du SET, sans discrimination, accès à leurs secteurs de SET.

(6) Pour assurer à tous les prestataires du SET un accès transparent et non discriminatoire aux secteurs de SET, les percepteurs de péages doivent publier toutes les informations nécessaires concernant les droits d'accès dans une déclaration de secteur de SET.

(7) Le SET se fonde sur les principes de transparence et de tarification efficace et équitable.

(8) Une procédure de conciliation doit être instaurée en vue de régler les différends entre percepteurs de péages et prestataires du SET au cours des négociations et relations contractuelles. Les percepteurs de péages et les prestataires du SET doivent consulter les organes de conciliation nationaux pour régler les différends concernant l'accès non discriminatoire aux secteurs de SET.

(9) La gestion efficace d'un accès équitable et non discriminatoire au SET, qui consiste notamment à éviter les charges administratives inutiles, exige une étroite collaboration entre les organes de conciliation des États membres ⁽⁴⁾ en ce qui concerne l'application des règles communautaires et le traitement des recours éventuels, nonobstant la possibilité d'un recours en justice.

(10) Les percepteurs de péages peuvent employer différentes méthodes de tarification selon la catégorie d'usagers ou de véhicules et ne doivent pas faire de discrimination entre les utilisateurs du SET au sens de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur ⁽⁵⁾.

⁽⁴⁾ La décision concernant la mise en œuvre pratique d'un organe de conciliation investi d'une fonction de médiation incombe à chaque État membre pour autant que soient satisfaites les exigences du chapitre IV visant à assurer à tous les fournisseurs du SET un accès équitable aux secteurs de SET nationaux.

⁽⁵⁾ JO L 376 du 27.12.2006, p. 36.

- (11) Les utilisateurs du SET ne paieront pas un péage plus élevé qu'ils ne le feraient pour le péage national/local correspondant.
- (12) Pour des raisons nationales ou locales, les percepteurs de péage peuvent conserver ou créer leurs services spécifiques, nationaux ou locaux, à l'aide de systèmes manuels, automatiques ou électroniques. Le SET est un service complémentaire des services de télépéage nationaux ou locaux utilisés dans les États membres pour le paiement des péages mais, lorsqu'il existe des systèmes de péage dans les États membres, ces derniers doivent prendre les mesures nécessaires pour promouvoir l'utilisation de systèmes de télépéage et faire en sorte que, à chaque gare de péage, au moins 50 % du trafic puisse y avoir recours.
- (13) Les politiques de péage reposent sur la législation européenne, nationale ou locale et leur mise en œuvre est de la responsabilité des percepteurs de péages. Chaque État membre arrête, de façon non discriminatoire, les modalités de contrôle des déclarations de péage, conformément à la législation européenne le cas échéant. Le SET doit fournir des outils interopérables permettant de contrôler si un péage acquitté pour un véhicule censé utiliser le service est déclaré correctement.
- (14) La technologie de télépéage permet de percevoir des péages sans recourir à des barrières physiques et contribue ainsi à la sécurité routière et à la fluidité du trafic.
- (15) Les recettes de péage contribuent généralement à financer les coûts de construction et de maintenance des infrastructures de transport. Les transporteurs routiers n'acquittant pas les péages priveraient les États membres et la Communauté des moyens financiers nécessaires à cet effet et bénéficieraient d'un avantage concurrentiel indu par rapport aux transporteurs payant les péages. La fraude au péage pourrait compromettre les objectifs de la politique des transports en termes de gestion du trafic, de la congestion et de la pollution.
- (16) Il convient de définir les exigences essentielles applicables au SET dans l'ensemble de la Communauté.
- (17) Le SET présente des aspects techniques et organisationnels. Il faut donc préciser les exigences essentielles pour tous ces aspects afin d'assurer l'interopérabilité du SET de tous les points de vue. Il est également nécessaire d'établir les spécifications techniques pour y satisfaire, notamment en ce qui concerne les constituants et les interfaces, dans l'ensemble de la Communauté.
- (18) Pour satisfaire aux dispositions appropriées concernant les procédures de passation des marchés dans le secteur routier, et notamment à la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, les pouvoirs adjudicateurs doivent inclure des spécifications techniques dans les avis de marché ou tout autre document comme les documents généraux ou les cahiers des charges propres à chaque marché. Il est possible de définir les spécifications techniques en faisant référence à certains documents. À cet effet, il est nécessaire de constituer un ensemble de spécifications techniques qui puissent servir de références.
- (19) Conformément à la directive 2004/18/CE, une spécification technique peut être définie par référence, entre autres, à une norme européenne ou une norme harmonisée, un agrément technique européen ou une spécification technique commune. Les normes harmonisées doivent être établies par un organisme européen de normalisation tel que le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité européen de normalisation électronique (CENELEC) ou l'Institut européen de normalisation des télécommunications (ETSI), sur mandat de la Commission, et leurs références doivent être publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾.
- (20) Un système international de normalisation permettant de produire des normes qui soient effectivement utilisées par les partenaires du commerce international et qui satisfassent aux exigences de la politique communautaire présenterait un intérêt pour la Communauté. Par conséquent, il convient que les organismes européens de normalisation poursuivent leur coopération avec les organisations internationales de normalisation.
- (21) Il se peut que, à un stade ultérieur, il faille définir d'autres spécifications techniques ou d'autres normes. Ces spécifications doivent contribuer à compléter les exigences du SET qui ont été harmonisées au niveau communautaire.
- (22) Les procédures d'évaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET doivent reposer sur les modules qui font l'objet de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾. Dans la mesure du possible et afin de favoriser le développement des industries concernées, il convient d'établir des procédures impliquant un système d'assurance qualité. Ces procédures doivent permettre aux organismes notifiés d'évaluer la conformité aux spécifications et l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET pour s'assurer que, en phase de conception, de construction, de mise en service et en cours d'exploitation, le résultat fourni est conforme à la réglementation et aux dispositions techniques et opérationnelles en vigueur. Elles doivent également permettre aux fabricants de pouvoir compter sur une égalité de traitement quel que soit le pays.

⁽¹⁾ Directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (JO L 134 du 30.4.2004, p. 114).

⁽²⁾ Les principaux éléments de la nouvelle approche ont été définis dans la résolution du Conseil du 7 mai 1985 concernant une nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation (JO C 136 du 4.6.1985, p. 1).

⁽³⁾ Décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82).

- (23) Ces organismes notifiés doivent coordonner leurs décisions autant que possible.
- (24) La conformité aux spécifications peut s'avérer insuffisante pour garantir l'interopérabilité fonctionnelle sur le terrain et un marquage CE pour l'aptitude à l'emploi est donc nécessaire.
- (25) L'article 4, paragraphe 4, de la directive 2004/52/CE prévoit que la Commission prend les décisions relatives à la définition du SET conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾. S'il y a lieu, l'annexe de la directive 2004/52/CE peut être modifiée pour des raisons techniques conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, de cette directive.
- (26) La présente décision se fonde sur les travaux accomplis dans le cadre de projets de recherche paneuropéens ⁽²⁾ soutenus par la Commission et réunissant les principaux intéressés, et au sein de groupes d'experts créés par la Commission européenne, en vue de définir précisément le contenu et la structure organisationnelle du SET.
- (27) Étant donné l'importance du déploiement du SET, il est utile que la Commission procède à une évaluation dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente décision. À la lumière des conclusions de l'examen à mi-parcours des progrès accomplis concernant le déploiement du SET, la Commission, assistée par le comité du télépéage, proposera les mesures nécessaires.
- (28) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité du télépéage institué par l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente décision définit le service européen de télépéage (SET).

Elle établit les spécifications techniques et les exigences nécessaires à cet effet, ainsi que les règles contractuelles concernant la prestation du SET.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ Projets CESARE et RCI.

2. La présente décision confère des droits et des obligations aux prestataires du SET, aux percepteurs de péages et aux utilisateurs du SET.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- a) «secteur de SET», un secteur à péage entrant dans le champ d'application de la directive 2004/52/CE;
- b) «prestataire du SET», une personne morale qui satisfait aux exigences de l'article 3 et est enregistrée dans l'État membre où elle est établie, qui donne accès au SET à un utilisateur du SET;
- c) «utilisateur du SET», une personne physique ou morale qui souscrit un contrat auprès d'un prestataire du SET afin d'accéder au SET;
- d) «constituants d'interopérabilité», tous les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets d'équipements intégrés ou destinés à être intégrés dans le SET, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du service, y compris les éléments matériels et immatériels comme les logiciels;
- e) «équipement embarqué», l'ensemble complet de composants matériels et logiciels nécessaire pour fournir le SET, qui est installé à bord d'un véhicule afin de recueillir, stocker, traiter et recevoir/transmettre des données à distance;
- f) «aptitude à l'emploi», la capacité d'un constituant d'interopérabilité à fournir et à maintenir une performance spécifiée lorsqu'il est en service et intégré de façon représentative dans le SET en relation avec le système d'un percepteur de péages;
- g) «classe tarifaire», l'ensemble des véhicules traités de la même façon par un percepteur de péages;
- h) «régime tarifaire», l'attribution aux classes tarifaires du péage à acquitter, tel que défini par le percepteur de péages;
- i) «spécification technique», une spécification définie à l'article 23 et à l'annexe VI de la directive 2004/18/CE;
- j) «péage», une redevance, une taxe ou un droit prélevé au titre de la circulation d'un véhicule dans un secteur à péage;
- k) «percepteur de péages», un organisme public ou privé qui prélève des péages pour la circulation des véhicules dans un secteur de SET;

- l) «données du contexte de péage», les informations, définies par le percepteur de péages responsable, qui sont nécessaires pour établir le péage dû au titre de la circulation d'un véhicule dans un secteur à péage particulier et conclure la transaction de péage;
- m) «déclaration de péage», une déclaration au percepteur de péages, qui confirme la circulation d'un véhicule dans un secteur à péage, dans un format convenu entre le prestataire de service de péage et le percepteur de péages;
- n) «secteur à péage», une zone du territoire de l'UE, une partie du réseau routier européen ou un ouvrage d'art tel qu'un tunnel, un pont ou un transbordeur pour lequel un péage est perçu;
- o) «régime de péage», l'ensemble des règles, y compris de contrôle-sanction, applicable au recouvrement des péages dans un secteur à péage;
- p) «transaction de péage», une action, ou une séquence d'actions, par laquelle une déclaration de péage est transmise au percepteur de péages;
- q) «paramètres de classification du véhicule», les informations relatives au véhicule en fonction desquelles les péages sont calculés à partir des données du contexte de péage.

CHAPITRE II

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article 3

Exigences applicables aux prestataires du SET

Les prestataires du SET doivent demander leur enregistrement dans un État membre où ils sont établis, lequel enregistrement est accordé s'ils satisfont aux exigences suivantes:

- a) détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente;
- b) prouver qu'ils disposent des équipements techniques et de la déclaration CE ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité comme prévu à l'annexe IV, point 1, de la présente décision;
- c) justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans des domaines connexes;
- d) avoir la capacité financière appropriée;
- e) mettre en œuvre et tenir à jour un plan de gestion globale des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins;
- f) jouir d'une bonne réputation.

Article 4

Droits et obligations des prestataires du SET

1. Les prestataires du SET doivent conclure des contrats de SET couvrant tous les secteurs de SET dans les vingt-quatre mois suivant leur enregistrement conformément à l'article 19.

Le prestataire du SET garantit la couverture de tous les secteurs de SET à tout moment. En cas de changement dans les secteurs de SET ou d'événement empêchant de couvrir tous les secteurs, le prestataire doit rétablir la couverture totale dans les six mois.

2. Les prestataires du SET communiquent aux utilisateurs du SET leur couverture des secteurs de SET et tout changement qui y est apporté.

Les prestataires du SET font une déclaration annuelle, auprès de l'État membre d'enregistrement, concernant leur couverture des secteurs de SET.

3. Le cas échéant, les prestataires du SET mettent à la disposition des utilisateurs du SET un équipement qui satisfait aux exigences techniques applicables posées par la présente décision. Ils doivent fournir la preuve que ces exigences sont satisfaites.

4. Les prestataires du SET contrôlent leur niveau de service. Ils doivent avoir instauré des procédures opérationnelles auditées qui prévoient les mesures appropriées à prendre lorsque des problèmes de performance ou d'atteinte à l'intégrité sont détectés.

5. Les prestataires du SET assurent un service et un soutien technique appropriés afin de garantir la personnalisation correcte de l'équipement embarqué. Les prestataires du SET sont responsables des paramètres fixes de classification du véhicule stockés dans l'équipement embarqué ou dans leur système informatique. Les paramètres variables de classification du véhicule, qui peuvent changer d'un trajet à l'autre ou sur un même trajet et dont l'introduction exige d'intervenir à l'intérieur du véhicule, doivent être configurables à l'aide d'une interface homme-machine appropriée.

6. Les prestataires du SET tiennent une liste des équipements embarqués invalidés liés à leurs contrats de SET avec des utilisateurs du SET. Ces listes doivent être tenues à jour en stricte conformité avec les règles communautaires sur la protection des données à caractère personnel énoncées, en particulier, dans la directive 95/46/CE et la directive 2002/58/CE.

7. Les prestataires du SET rendent publiques leurs conditions contractuelles vis-à-vis des utilisateurs du SET.

8. La facturation des utilisateurs du SET par les prestataires du SET doit clairement distinguer le prix du service imputé par le prestataire du SET des péages dus et, sauf indication contraire de l'utilisateur, faire figurer au moins l'heure et l'endroit où les péages ont été encourus ainsi que la décomposition des péages relative à l'utilisateur.

9. Les prestataires du SET signalent à l'utilisateur du SET, aussi rapidement que possible, tout cas de non-déclaration de péage concernant son compte en lui offrant, le cas échéant, la possibilité de régulariser la situation avant qu'une mesure coercitive ne soit prise.

10. Les prestataires du SET collaborent avec les percepteurs de péage dans leurs efforts de contrôle-sanction.

Article 5

Droits et obligations des percepteurs de péages

1. Lorsqu'un secteur de SET ne remplit pas les conditions techniques et procédurales d'interopérabilité du SET fixées par la directive 2004/52/CE et la présente décision, le percepteur de péages responsable analyse le problème avec les parties intéressées et, lorsque cela relève de sa responsabilité, prend des mesures correctrices afin d'assurer l'interopérabilité de son système de péage avec le SET. Le cas échéant, le percepteur de péages informe l'État membre afin que le registre visé à l'article 19, paragraphe 1, point a), soit mis à jour.

2. Chaque percepteur de péages établit et tient à jour une déclaration de secteur de SET fixant les conditions générales d'accès des prestataires du SET à ses secteurs à péage conformément à l'annexe I.

3. Les percepteurs de péages acceptent, sans discrimination, tout prestataire du SET demandant à fournir le SET dans les secteurs de SET sous leur responsabilité.

L'acceptation d'un prestataire du SET dans un secteur à péage est déterminée par le respect des conditions générales énoncées dans la déclaration de secteur de SET, afin que les négociations aboutissent dans le délai indiqué à l'article 4, paragraphe 1, et peut aussi faire l'objet de conditions contractuelles spécifiques.

Si un percepteur de péages et un prestataire du SET ne peuvent parvenir à un accord, l'affaire peut être portée devant l'organe de conciliation compétent dans le secteur à péage concerné.

4. Le péage demandé par les percepteurs de péages aux utilisateurs du SET ne doit pas excéder le péage national/local correspondant.

5. Les percepteurs de péages acceptent dans leurs secteurs de SET tout équipement embarqué opérationnel des prestataires du SET avec lesquels ils sont liés par des relations contractuelles, qui a été certifié conformément à l'annexe IV et qui ne figure pas sur une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 7, paragraphe 3.

Les percepteurs de péages tiennent une liste, aisément accessible au public sur leur site Internet, de tous les prestataires du SET avec lesquels ils ont passé un contrat.

6. Tout percepteur de péages peut demander la collaboration d'un prestataire du SET pour réaliser à l'improviste des essais détaillés du système de péage qui impliquent des véhicules circulant ou ayant récemment circulé dans les secteurs de SET du percepteur de péages. Le nombre de véhicules soumis à ces essais pendant une année, pour un prestataire du SET particulier, doit être proportionné au trafic moyen annuel ou aux prévisions de trafic annuel du prestataire du SET dans les secteurs de SET du percepteur de péages.

7. En cas de dysfonctionnement du SET imputable au percepteur de péages, celui-ci fournit un service en mode dégradé permettant aux véhicules dotés de l'équipement visé au paragraphe 5 de circuler en sécurité, en subissant un retard minime et sans être considérés comme fraudeurs.

8. Les percepteurs de péages collaborent, sans discrimination, avec les prestataires du SET ou le fabricant ou l'organisme notifié en vue d'évaluer l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans leurs secteurs à péage.

Article 6

Données du contexte de péage

Les percepteurs de péages communiquent aux États membres dans lesquels sont situés leurs secteurs à péage tout changement dans leurs données du contexte de péage concernant en particulier les éléments suivants:

- a) la définition du secteur de SET, en particulier ses limites géographiques et l'infrastructure soumise à un péage;
- b) la nature du péage et les principes de son recouvrement;
- c) les véhicules assujettis au péage;
- d) les paramètres de classification du véhicule (comme le nombre d'essieux, le poids maximal autorisé de la remorque, le type de suspension, etc.) avec leur correspondance dans la structure tarifaire du percepteur de péages;
- e) les déclarations de péage requises.

Article 7

Péages

1. Le péage est fixé par le percepteur de péages conformément, entre autres, à la classification du véhicule. La classification du véhicule est déterminée en fonction des paramètres de l'annexe VI. En cas de divergence entre la classification du véhicule utilisée par le prestataire du SET et celle déterminée par le percepteur de péages, c'est cette dernière qui prévaut à moins qu'une erreur ne puisse être établie.

2. Outre le paiement exigé d'un prestataire du SET pour toute déclaration de péage justifiée, un percepteur de péages peut exiger un paiement du prestataire du SET en cas de non-déclaration de péages justifiée concernant tout compte d'utilisateur géré par ce prestataire du SET.

3. Lorsqu'un prestataire du SET a transmis une liste d'équipements embarqués invalidés visée à l'article 4, paragraphe 6, à un percepteur de péages, le prestataire du SET ne peut plus être tenu pour responsable des péages encourus de par l'utilisation de ces équipements. Le nombre d'entrées sur la liste des équipements embarqués invalidés, le format de la liste et sa fréquence de mise à jour sont convenus entre les percepteurs de péages et les prestataires du SET.

4. Dans les systèmes de péage par micro-ondes, les percepteurs de péages communiquent aux prestataires du SET des déclarations de péage justifiées pour les péages dus par leurs utilisateurs du SET respectifs.

Article 8

Comptabilité

Lorsqu'un organisme exerce à la fois les activités de perception de péages et de prestation du SET, les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient établis et publiés séparément pour chaque activité et que les subventions croisées entre les deux activités soient exclues.

Les systèmes de comptabilité des activités de perception de péages et de prestation du SET doivent être distincts et dissociés de la comptabilité de tout autre type d'activité, de sorte qu'il soit possible de déterminer précisément les coûts et bénéfices de la prestation du SET.

Article 9

Droits et obligations des utilisateurs du SET

1. Les utilisateurs du SET peuvent souscrire au SET par l'intermédiaire de tout prestataire du SET indépendamment de leur nationalité, du pays où ils résident ou du pays où le véhicule est immatriculé. Lorsqu'ils souscrivent un contrat, les utilisateurs du SET sont dûment informés du traitement de leurs données à caractère personnel et des droits découlant de la législation en vigueur sur la protection de ces données.

2. Les utilisateurs du SET veillent à ce que toutes les données qu'ils communiquent au prestataire du SET concernant l'utilisateur et le véhicule soient exactes.

3. Les utilisateurs du SET prennent toutes les mesures en leur pouvoir pour faire en sorte que l'équipement embarqué soit opérationnel pendant que le véhicule circule dans un secteur de SET.

4. Les utilisateurs du SET emploient l'équipement embarqué conformément aux instructions du prestataire du SET, notamment en ce qui concerne la déclaration des paramètres variables du véhicule.

5. Le paiement d'un péage par l'utilisateur du SET au prestataire du SET est réputé éteindre les obligations de paiement de l'utilisateur du SET vis-à-vis du percepteur de péages concerné.

CHAPITRE III

ORGANE DE CONCILIATION

Article 10

Institution et fonctions

1. Chacun des États membres ayant au moins un secteur de SET désigne ou institue un organe de conciliation afin de faciliter la médiation entre les percepteurs de péages disposant d'un secteur à péage situé sur son territoire et les prestataires du SET liés par contrat ou en cours de négociations contractuelles avec ces percepteurs de péages. L'organe de conciliation est en particulier habilité à examiner si les conditions contractuelles appliquées par un percepteur de péages à différents prestataires du SET sont non discriminatoires et reflètent de manière équitable les coûts et risques des parties au contrat.

2. Cet État membre prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que son organe de conciliation, de par sa structure organisationnelle et juridique, soit indépendant des intérêts commerciaux des percepteurs de péages et des prestataires du SET.

Article 11

Procédure de médiation

1. Un percepteur de péages ou un prestataire du SET doit demander à l'organe de conciliation compétent d'intervenir dans tout différend concernant leurs relations ou négociations contractuelles.

2. L'organe de conciliation indique, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande d'intervention, s'il est en possession de tous les documents nécessaires à la médiation.

3. L'organe de conciliation rend son avis concernant le différend au plus tard six mois après réception de la demande d'intervention.

4. Afin de lui faciliter la tâche, les États membres habilent l'organe de conciliation à demander les informations pertinentes aux percepteurs de péages, aux prestataires du SET et à toute tierce partie contribuant à la prestation du SET dans l'État membre concerné.

5. Les organes de conciliation nationaux échangent des informations sur leurs travaux, leurs principes directeurs et leurs méthodes.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS TECHNIQUES

Article 12

Service continu unique

Les États membres veillent à ce que le SET soit fourni aux utilisateurs en tant que service continu unique. Cela signifie que:

- a) une fois que les paramètres de classification du véhicule, y compris les paramètres variables, ont été stockés ou déclarés, aucune autre intervention humaine à l'intérieur du véhicule n'est nécessaire au cours d'un trajet à moins qu'il n'y ait modification des caractéristiques du véhicule;
- b) l'interaction entre l'utilisateur et un élément donné de l'équipement embarqué reste la même quel que soit le secteur de SET.

Article 13

Exigences applicables au SET

1. Le SET satisfait aux exigences essentielles visées à l'annexe III.
2. Outre le péage, l'équipement embarqué du SET doit permettre la mise en œuvre à l'avenir d'autres services utilisant la géolocalisation. L'utilisation de l'équipement embarqué du SET pour ces autres services ne doit interférer avec les opérations de péage dans aucun secteur à péage.

Article 14

Constituants d'interopérabilité

1. Les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces, satisfont aux exigences visées à l'annexe II.

Les États membres considèrent comme satisfaisant aux exigences essentielles applicables les constituants d'interopérabilité qui portent le marquage CE.

2. L'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est effectuée comme indiqué à l'annexe IV.

Les constituants d'interopérabilité du SET peuvent porter le marquage CE s'ils sont couverts par des déclarations CE de conformité aux spécifications ou d'aptitude à l'emploi.

3. Les déclarations de conformité aux spécifications ou d'aptitude à l'emploi sont établies par le fabricant des constituants d'interopérabilité, le prestataire du SET ou un mandataire conformément à l'annexe IV.

Le contenu de la déclaration est celui indiqué à la partie 3 de l'annexe IV.

4. Les États membres n'interdisent, ne limitent ni n'empêchent, pour des motifs concernant la présente décision, la mise sur le marché, aux fins d'utilisation dans le cadre du SET, de constituants d'interopérabilité qui portent le marquage

CE ou sont couverts par une déclaration de conformité aux spécifications ou d'aptitude à l'emploi. En particulier, ils ne peuvent pas exiger de vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure de contrôle de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi.

5. Lorsque les spécifications techniques applicables au SET seront publiées après adoption de la présente décision, la Commission étudiera leur applicabilité conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2004/52/CE.

CHAPITRE V

CLAUSES DE SAUVEGARDE

Article 15

1. Lorsqu'un État membre a des motifs de penser que des constituants d'interopérabilité portant le marquage CE et mis sur le marché risquent, lorsqu'ils sont utilisés conformément à leur destination, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, il prend toutes les mesures nécessaires pour limiter leur domaine d'application, en interdisant l'emploi ou les retirer du marché. L'État membre informe immédiatement la Commission des mesures qu'il a prises et motive sa décision en précisant notamment si la non-conformité résulte:

- a) d'une mauvaise application des spécifications techniques;
- b) d'une insuffisance des spécifications techniques.

2. La Commission consulte les parties concernées dans les plus brefs délais.

- a) Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement l'État membre concerné ainsi que les autres États membres.
- b) Lorsque la Commission constate, après cette consultation, que la mesure est injustifiée, elle en informe immédiatement l'État membre concerné ainsi que le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté et les autres États membres.

3. Lorsqu'un constituant d'interopérabilité portant le marquage CE ne satisfait pas aux exigences d'interopérabilité, l'État membre compétent exige du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté qu'il remette le constituant d'interopérabilité en conformité aux spécifications ou rétablisse son aptitude à l'emploi dans les conditions posées par cet État membre et en informe la Commission et les autres États membres.

Article 16

Toute décision concernant l'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et toute décision prise conformément à l'article 15 sont motivées de façon précise. Elles sont notifiées à l'intéressé dans les meilleurs délais, avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours doivent être introduits.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

Article 17

Organismes notifiés

1. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres tous les organismes autorisés à effectuer ou superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'annexe IV, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification préalablement obtenu auprès de la Commission. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leur domaine de compétence, et en assure la mise à jour.

2. Les États membres appliquent les critères figurant à l'annexe V pour l'évaluation des organismes candidats à la notification. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés répondre auxdits critères.

3. Tout État membre retire l'agrément d'un organisme si celui-ci ne remplit plus les critères visés à l'annexe V. Il en informe immédiatement la Commission et les autres États membres.

4. Lorsqu'un État membre ou la Commission estime qu'un organisme notifié par un autre État membre ne satisfait pas aux critères pertinents, le comité du télépéage est saisi de la question et rend son avis dans un délai de trois mois. À la lumière de l'avis du comité, la Commission informe l'État membre concerné de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.

Article 18

Groupe de coordination

Un groupe de coordination (ci-après dénommé «groupe de coordination») des organismes notifiés en vertu de l'article 17, paragraphe 1, de la présente décision est constitué en tant que groupe de travail du comité du télépéage, conformément au règlement intérieur du comité.

Le groupe de coordination dresse et tient à jour une liste complète des normes, spécifications techniques et documents normatifs permettant d'évaluer la conformité aux spécifications et l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité du SET. Le groupe de coordination sert d'enceinte pour discuter des problèmes que les procédures d'évaluation de la conformité aux spécifications et de l'aptitude à l'emploi peuvent poser et pour proposer des solutions à ces problèmes.

Article 19

Registres

1. Aux fins de l'application de la présente décision, chaque État membre tient un registre électronique national où sont consignés:

- a) les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant:
 - les percepteurs de péages correspondants,
 - les technologies de perception de péage employées,
 - les données du contexte de péage,
 - la déclaration de secteur de SET,
 - les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant dans son domaine de compétence.

L'État membre apporte les modifications au registre des percepteurs de péages, avec la date de leur entrée en vigueur le cas échéant, dès que ces modifications ont été adoptées, compte tenu des dispositions de l'annexe VI, points 3 et 4;

- b) les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 3.

Sauf indication contraire, les États membres vérifient au moins une fois par an que les exigences de l'article 3, points a), d), e) et f), et de l'article 4, paragraphe 2, sont toujours satisfaites et mettent à jour le registre en conséquence. Le registre contient également les conclusions de l'audit prévu à l'article 3, point e). Un État membre ne peut être tenu responsable des actions des prestataires du SET figurant sur son registre.

2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que toutes les données contenues dans le registre électronique national soient tenues à jour et exactes.

3. Les registres sont accessibles au public par voie électronique.

4. Les registres sont mis à disposition dans un délai de neuf mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente décision.

5. À la fin de chaque année civile, les autorités responsables du registre dans chaque État membre communiquent, par voie électronique, à leurs homologues dans les autres États membres ainsi qu'à la Commission les registres des secteurs de SET et des prestataires du SET. Toute incohérence par rapport à la réalité dans un État membre est portée à la connaissance de l'État membre d'enregistrement et de la Commission.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 20

Systèmes de péage pilotes

Pour permettre l'évolution technique du SET, les États membres peuvent autoriser à titre temporaire, sur des parties limitées de leurs secteurs à péage et parallèlement au système conforme au SET, des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne respectent pas l'une ou plusieurs des dispositions de la directive 2004/52/CE ou de la présente décision.

Une telle autorisation est soumise à l'accord préalable de la Commission. L'autorisation est accordée pour une période initiale ne pouvant dépasser trois ans.

Les prestataires du SET ne sont pas tenus de participer aux systèmes de péage pilotes.

Article 21

Rapport

Au plus tard dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente décision, la Commission établit un rapport sur l'état d'avancement du déploiement du SET.

Article 22

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 6 octobre 2009.

Par la Commission

Antonio TAJANI

Vice-président

ANNEXE I

CONTENU D'UNE DÉCLARATION DE SECTEUR DE SET

Une déclaration de secteur de SET doit contenir les informations suivantes:

1. Une partie sur les exigences applicables aux prestataires du SET qui doit préciser au moins les redevances fixes qui leur sont imposées sur la base des coûts encourus par le perceuteur de péages pour fournir, exploiter et tenir à jour un système conforme au SET dans son secteur à péage lorsque ces coûts ne sont pas compris dans le péage.

Elle peut également comprendre des dispositions sur une garantie bancaire, ou un instrument financier équivalent, qui ne doit pas dépasser l'encours mensuel moyen des péages acquittés par le prestataire du SET pour ce secteur à péage. Cet encours doit être déterminé en fonction de l'encours total des péages acquittés par le prestataire du SET pour ce secteur à péage l'année précédente. Pour les nouvelles sociétés, l'encours doit être établi sur la moyenne mensuelle prévisible des péages exigibles du prestataire du SET pour ce secteur à péage en fonction du nombre de contrats et du péage moyen par contrat estimés dans le plan de développement du prestataire du SET.

2. Une partie sur les conditions procédurales qui doivent être non discriminatoires et préciser au moins:
 - a) la politique de transaction de péage (paramètres d'autorisation, données du contexte de péage, listes noires, etc.);
 - b) les procédures et l'accord sur le niveau de service (format de communication des données de la déclaration de péage, dates et fréquence de transmission des données de la déclaration de péage, pourcentage autorisé de péages manqués/erronés, exactitude des données de la déclaration de péage, performances en matière de disponibilité opérationnelle, etc.);
 - c) les conditions de facturation;
 - d) les conditions de paiement;
 - e) les conditions commerciales qui doivent être convenues dans le cadre de négociations bilatérales entre le perceuteur de péages et le prestataire du SET couvrant les exigences en matière de niveau de service.
-

ANNEXE II

RÔLE DES PARTIES PRENANTES AU SET ET INTERFACES

1. Dans le cadre du SET, les utilisateurs n'ont pas de relations directes avec les percepteurs de péages. Les interactions entre utilisateurs et prestataires du SET (ou leur équipement embarqué) peuvent être spécifiques à chaque prestataire du SET sans compromettre l'interopérabilité du SET.
2. Les interfaces électroniques entre prestataires du SET et percepteurs de péages se répartissent en deux catégories: les interfaces électroniques sur route entre l'équipement embarqué du prestataire du SET et l'équipement fixe ou mobile du percepteur de péages, et les interfaces électroniques entre systèmes d'information centraux.
3. Les interfaces sur route normalisées entre l'équipement embarqué et l'équipement fixe ou mobile des percepteurs de péages doivent au moins permettre:
 - a) les transactions de péage en mode DSRC (*Dedicated Short-Range Communication*);
 - b) les transactions de contrôle en temps réel de la conformité;
 - c) l'amélioration de la précision de la localisation (le cas échéant).

Les prestataires du SET doivent mettre en œuvre ces trois interfaces dans leur équipement embarqué. Les percepteurs de péages peuvent mettre en œuvre l'une ou la totalité de ces interfaces dans leur équipement fixe ou mobile sur route conformément à leurs exigences.

4. Tous les prestataires du SET doivent au moins mettre en œuvre les interfaces de systèmes d'information centraux normalisées ci-après. Les percepteurs de péages doivent mettre en œuvre chaque interface mais peuvent choisir de ne prendre en charge que l'un des deux procédés d'imputation GNSS ou DSRC.
 - a) Échange des données de la déclaration de péage entre prestataires du SET et percepteurs de péages, en particulier:
 - soumission et validation des demandes de paiement des péages sur la base des transactions de péage en mode DSRC,
 - soumission et validation des déclarations de péage GNSS.
 - b) Facturation/règlement.
 - c) Échange d'informations à l'appui du traitement des exceptions:
 - dans le procédé d'imputation DSRC,
 - dans le procédé d'imputation GNSS.
 - d) Échange de listes noires du SET.
 - e) Échange des éléments nécessaires à la sécurisation.
 - f) Envoi de données du contexte de péage des percepteurs de péages aux prestataires du SET.

ANNEXE III

EXIGENCES ESSENTIELLES

1. **Exigences générales**1.1. *Santé et sécurité*

Les dispositifs destinés à être manœuvrés par les utilisateurs doivent être conçus de façon à ne pas compromettre le fonctionnement sûr des dispositifs ou la santé et la sécurité des utilisateurs en cas d'utilisation prévisible non conforme aux instructions affichées.

1.2. *Fiabilité et disponibilité*

La surveillance et la maintenance des composants fixes ou mobiles contribuant au fonctionnement du SET doivent être organisées, menées et quantifiées de manière à maintenir la fonctionnalité des composants dans les conditions prévues.

Le SET doit être conçu de façon à permettre au système de continuer à remplir sa fonction, éventuellement en mode dégradé, en cas de dysfonctionnement ou de panne d'un composant, en occasionnant un retard minime pour les utilisateurs du SET.

1.3. *Protection de l'environnement*

L'équipement embarqué et l'infrastructure au sol doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer.

1.4. *Compatibilité technique*

Lorsqu'elles interagissent dans le cadre du SET, les caractéristiques techniques de l'équipement des prestataires du SET et de celui des percepteurs de péages doivent être compatibles.

1.5. *Sûreté et protection de la vie privée*

1. Le SET doit fournir les moyens de protéger les percepteurs de péages, les prestataires du SET et les utilisateurs du SET contre la fraude et les abus.

2. Le SET doit comporter des dispositifs de sûreté concernant la protection des données stockées, traitées et transférées entre les parties prenantes dans l'environnement SET. Les dispositifs de sûreté doivent protéger les intérêts des parties prenantes au SET contre les dommages causés par défaut de disponibilité, de confidentialité, d'intégrité, d'authentification, de non-répudiation et de protection de l'accès aux données sensibles des utilisateurs dans un environnement multi-utilisateurs européen.

2. **Exigences particulières**2.1. *Exigences d'infrastructure*2.1.1. *Généralités*

2.1.1.1. En vue d'assurer aux utilisateurs l'interopérabilité, dans toute la Communauté, des systèmes de télépéage qui ont déjà été introduits dans les États membres et de ceux qui seront introduits à l'avenir dans le cadre du service européen de télépéage, le sous-système d'infrastructure du SET doit être conforme à l'article 2, paragraphe 1, et à l'article 4, paragraphe 3, de la directive 2004/52/CE.

2.1.1.2. L'infrastructure du SET doit permettre de faire en sorte que les données de la déclaration de péage soient aussi exactes que l'exige le régime de péage afin de garantir l'égalité de traitement entre les utilisateurs du SET par rapport au péage et au prix du SET (équité).

2.1.1.3. Conformément aux exigences d'interface du SET décrites à l'annexe II, doivent être mis en œuvre des protocoles communs de communication entre l'équipement des percepteurs de péages et celui des prestataires du SET. Les prestataires du SET doivent, par des canaux de communication interopérables, fournir aux percepteurs de péages des informations sécurisées concernant les opérations de péage et le contrôle-sanction conformément aux spécifications techniques applicables.

2.1.1.4. Le SET doit fournir aux percepteurs de péages les moyens de détecter aisément et sans ambiguïté si un véhicule circulant dans leurs secteurs à péage et censé utiliser le SET est effectivement équipé d'un équipement embarqué du SET, validé et fonctionnant correctement, capable de fournir des informations fiables.

- 2.1.1.5. L'équipement embarqué doit fournir aux percepteurs de péages les moyens d'identifier le prestataire du SET responsable. L'équipement embarqué doit régulièrement contrôler cette fonction, s'auto-invalider si une irrégularité est détectée et, si possible, informer le prestataire du SET de l'anomalie.
- 2.1.1.6. Le cas échéant, l'équipement du SET doit être conçu de sorte que ses constituants d'interopérabilité utilisent des normes ouvertes.
- 2.1.1.7. L'équipement embarqué du SET doit fournir une interface homme-machine qui indique à l'utilisateur que l'équipement fonctionne correctement, et une interface permettant de déclarer les paramètres de péage variables ainsi que d'indiquer la valeur de ces paramètres.
- 2.1.1.8. L'équipement embarqué doit être intégré de façon sûre et sécurisée. Son installation doit satisfaire aux exigences relatives au champ de vision avant du conducteur ⁽¹⁾ et à l'aménagement intérieur des véhicules ⁽²⁾.
- 2.1.1.9. Le cas échéant, les percepteurs de péages doivent informer les conducteurs, par une signalisation sur route ou par d'autres moyens et, en particulier, à l'entrée et à la sortie d'un secteur à péage, de l'obligation de s'acquitter d'un péage pour circuler dans un secteur à péage.
- 2.1.2. **Systèmes de péage utilisant la technologie des micro-ondes**
Les applications du SET utilisant la technologie des micro-ondes seront conformes:
- pour l'équipement embarqué des prestataires du SET: à la norme EN 15509 et à la norme ETSI ES 200674-1 ainsi qu'aux rapports techniques correspondants pour la mise en œuvre du protocole,
 - pour l'équipement fixe et mobile sur route des percepteurs de péage: à la norme EN 15509. En Italie, l'équipement fixe et mobile sur route des percepteurs de péage peut, à la place, être conforme à la norme ETSI ES 200674-1 ainsi qu'aux rapports techniques correspondants pour la mise en œuvre du protocole.
- 2.1.3. **Systèmes de péage utilisant le Système mondial de navigation par satellite (GNSS)**
Les prestataires du SET doivent contrôler la disponibilité des données de localisation du système de navigation et de positionnement par satellite.

Les prestataires du SET doivent informer les percepteurs de péages des difficultés, liées à la réception des signaux satellitaires, qu'ils peuvent rencontrer pour établir les données de la déclaration de péage. Les percepteurs de péages doivent utiliser les informations reçues pour délimiter les zones problématiques et, si nécessaire, fournir des signaux d'amélioration de la précision de la localisation en accord avec les prestataires du SET.
- 2.2. **Exigences d'exploitation et de gestion**
1. Le SET doit satisfaire aux exigences de la législation européenne sur la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données. En particulier, la conformité avec la directive 95/46/CE et avec la directive 2002/58/CE doit être assurée.
 2. Les percepteurs de péages et les prestataires du SET doivent établir des plans d'urgence afin d'éviter toute perturbation importante du trafic en cas d'indisponibilité du SET.

⁽¹⁾ Directive 90/630/CEE de la Commission du 30 octobre 1990 portant adaptation au progrès technique de la directive 77/649/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur (JO L 341 du 6.12.1990, p. 20).

⁽²⁾ Directive 2000/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 février 2000 modifiant la directive 74/60/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (parties intérieures de l'habitacle autres que le ou les rétroviseurs intérieurs, disposition des commandes, toit ou toit ouvrant, dossier et partie arrière des sièges) (JO L 87 du 8.4.2000, p. 22).

ANNEXE IV

**CONFORMITÉ AUX SPÉCIFICATIONS ET APTITUDE À L'EMPLOI DES CONSTITUANTS
D'INTEROPÉRABILITÉ**

DÉCLARATIONS «CE»

1. Conformité aux spécifications

Pour évaluer la conformité des constituants d'interopérabilité (y compris de l'équipement sur route et des interfaces) aux exigences posées dans la présente décision et à toutes les spécifications techniques applicables, le fabricant des constituants d'interopérabilité devant être utilisés pour la prestation du SET, ou son mandataire, doit choisir les procédures parmi les modules énumérés dans la décision n° 768/2008/CE. En conséquence, il doit établir la déclaration CE de conformité des constituants d'interopérabilité aux spécifications sous réserve, le cas échéant, d'obtenir un certificat d'examen d'un organisme notifié.

Selon les modules d'évaluation de la conformité choisis dans la décision n° 768/2008/CE, la déclaration CE de conformité aux spécifications concerne l'autoévaluation par le fabricant ou l'évaluation, par un ou plusieurs organismes notifiés, de la conformité intrinsèque des constituants d'interopérabilité, pris isolément, aux spécifications à respecter.

2. Aptitude à l'emploi (interopérabilité du service)

L'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité est vérifiée par le fonctionnement ou l'utilisation des constituants en service, intégrés de façon représentative dans le système de péage SET des percepteurs de péages dans les secteurs desquels l'équipement embarqué doit circuler pendant une durée d'exploitation spécifiée.

Pour réaliser cet examen de type par expérimentation en service visant à démontrer l'interopérabilité en service des constituants d'interopérabilité, le fabricant, le prestataire du SET ou son mandataire doivent:

- a) soit collaborer directement avec les percepteurs de péages dans les secteurs desquels l'équipement embarqué doit circuler. Dans ce cas,

le fabricant, le prestataire du SET ou son mandataire doivent:

- 1) mettre en service un ou plusieurs prototypes représentatifs de la production envisagée;
- 2) contrôler le comportement en service des constituants d'interopérabilité selon une procédure convenue et supervisée par les percepteurs de péages;
- 3) fournir aux percepteurs de péages la preuve que les constituants d'interopérabilité satisfont à toutes les exigences d'interopérabilité de ces percepteurs de péages;
- 4) établir une déclaration d'aptitude à l'emploi conditionnée par l'obtention d'une attestation d'aptitude à l'emploi délivrée par les percepteurs de péages. La déclaration d'aptitude à l'emploi concerne l'évaluation par les percepteurs de péages de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans l'environnement SET de ces percepteurs de péages;

et les percepteurs de péages doivent:

- 1) convenir du programme de validation par expérimentation en service;
- 2) approuver la procédure de contrôle du comportement en service dans leurs secteurs à péage et effectuer des vérifications spécifiques;
- 3) évaluer l'interopérabilité en service avec leur système;
- 4) attester l'aptitude à l'emploi dans leurs secteurs à péage en cas de comportement satisfaisant des constituants d'interopérabilité;

b) soit s'adresser à un organisme notifié. Dans ce cas,

le fabricant, le prestataire du SET ou son mandataire doivent:

- 1) mettre en service un ou plusieurs prototypes représentatifs de la production envisagée;
- 2) contrôler le comportement en service des constituants d'interopérabilité selon une procédure approuvée et supervisée par l'organisme notifié (harmonisée avec les modules pertinents de la décision n° 768/2008/CE);
- 3) fournir à l'organisme notifié la preuve que les constituants d'interopérabilité satisfont à toutes les exigences de la présente décision, y compris les résultats de l'expérimentation en service;
- 4) établir la déclaration CE d'aptitude à l'emploi conditionnée par l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'emploi délivré par l'organisme notifié. La déclaration CE d'aptitude à l'emploi concerne l'évaluation/appréciation par l'organisme notifié de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité dans l'environnement SET des percepteurs de péages sélectionnés et, en particulier au cas où des interfaces sont en jeu, par rapport aux spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, qui doivent être vérifiées;

et l'organisme notifié doit:

- 1) prendre en considération la déclaration de conformité aux spécifications. Aussi l'examen en service ne doit-il pas consister à évaluer de nouveau les spécifications de type déjà couvertes par la déclaration de conformité sauf s'il est patent que les problèmes de non-interopérabilité constatés sont liés à ces spécifications;
- 2) organiser la collaboration avec les percepteurs de péages sélectionnés par le fabricant;
- 3) vérifier la documentation technique et le programme de validation par expérimentation en service;
- 4) approuver la procédure de contrôle du comportement en service et assurer la surveillance spécifique;
- 5) évaluer l'interopérabilité en service avec les systèmes et les procédures opérationnelles des percepteurs de péages;
- 6) délivrer un certificat d'aptitude à l'emploi en cas de comportement satisfaisant des constituants d'interopérabilité;
- 7) établir un rapport explicatif en cas de comportement insatisfaisant des constituants d'interopérabilité. Le rapport doit également tenir compte des problèmes qui peuvent découler de la non-conformité des systèmes et procédés d'un perceuteur de péages aux normes et spécifications techniques applicables. S'il y a lieu, le rapport doit contenir des recommandations en vue de résoudre les problèmes.

3. Contenu des déclarations CE

Les déclarations CE de conformité aux spécifications et d'aptitude à l'emploi et les documents qui les accompagnent doivent être datés et signés.

Les déclarations doivent être rédigées dans la même langue que la notice d'instruction et comprendre les éléments suivants:

- a) les références de la directive;
- b) le nom et l'adresse du fabricant, du prestataire du SET ou de son mandataire établi dans la Communauté (indiquer la raison sociale et l'adresse complète; s'il s'agit d'un mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou du constructeur);
- c) la description du constituant d'interopérabilité (marque, type, version, etc.);

- d) la description de la procédure suivie pour déclarer la conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi;
 - e) toutes les exigences pertinentes auxquelles répondent les constituants d'interopérabilité et, en particulier, leurs conditions d'utilisation;
 - f) le cas échéant, le nom et l'adresse des percepteurs de péages ou organismes notifiés qui sont intervenus dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité aux spécifications ou l'aptitude à l'emploi;
 - g) le cas échéant, la référence des spécifications techniques;
 - h) l'identification du signataire habilité à engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté.
-

ANNEXE V

CRITÈRES MINIMAUX DEVANT ÊTRE PRIS EN CONSIDÉRATION PAR LES ÉTATS MEMBRES POUR LA NOTIFICATION DES ORGANISMES

- a) L'organisme doit être agréé selon la série de normes EN 45000.
 - b) L'organisme et le personnel chargé des vérifications doivent effectuer celles-ci avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique et doivent être libres de toutes les pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur contrôle, en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressés par les résultats des vérifications.
 - c) L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'effectuer ou de superviser les vérifications ne peuvent pas intervenir, ni directement ni comme mandataires, dans la conception, la fabrication, la construction, la commercialisation ou l'entretien des constituants d'interopérabilité ni dans leur exploitation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou le constructeur et l'organisme.
 - d) L'organisme doit disposer des moyens nécessaires, ou y avoir accès, pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées aux vérifications.
 - e) Le personnel chargé des vérifications doit posséder:
 - une formation technique et professionnelle adéquate,
 - une connaissance satisfaisante des exigences applicables aux vérifications qu'il effectue et une pratique suffisante de ces vérifications,
 - l'aptitude requise pour établir les certificats, les procès-verbaux et les rapports qui constituent la formalisation des contrôles effectués.
 - f) L'indépendance du personnel chargé des vérifications doit être garantie. La rémunération des agents ne doit être fonction ni du nombre de vérifications effectuées, ni du résultat de ces vérifications.
 - g) L'organisme doit souscrire une assurance de responsabilité civile à moins que cette responsabilité ne soit couverte par l'État en vertu du droit national ou que les vérifications ne soient effectuées directement par l'État membre.
 - h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard des autorités administratives compétentes de l'État où il exerce ses activités) dans le cadre de la directive 2004/52/CE et de la présente décision ou de toute disposition de droit interne donnant effet à la directive.
-

ANNEXE VI

PARAMÈTRES DE CLASSIFICATION DU VÉHICULE

1. Dispositions générales

- 1.1. L'ensemble des paramètres de classification du véhicule que le SET doit prendre en charge ne doit pas limiter le choix de régimes tarifaires des percepteurs de péages. Le SET doit être suffisamment souple pour permettre à l'ensemble de paramètres de classification d'évoluer en fonction des besoins prévisibles à l'avenir.
- 1.2. Tout perceuteur de péages doit communiquer la correspondance entre l'ensemble de paramètres de classification du véhicule utilisés et ses classes tarifaires pour le régime tarifaire appliqué dans chaque secteur à péage sous sa responsabilité conformément aux dispositions de l'article 19 au plus tard trois mois avant de l'utiliser.
- 1.3. Tout perceuteur de péages doit publier la correspondance entre ses classes tarifaires et sa structure tarifaire pour chaque régime tarifaire appliqué dans un secteur à péage sous sa responsabilité conformément aux dispositions de l'article 19.

2. Paramètres de classification du véhicule

- 2.1. Sans préjudice de la disposition générale du point 1.1 ci-dessus, un perceuteur de péages peut utiliser comme paramètres de classification du véhicule:
 - a) tout paramètre du véhicule mesurable que son équipement sur route peut mesurer sans ambiguïté;
 - b) tout paramètre du véhicule conforme à la norme EN 15509 et à la norme ETSI ES 200674-1 ainsi qu'aux rapports techniques correspondants pour la mise en œuvre du protocole;
 - c) les paramètres du véhicule qui sont obligatoires dans les documents d'immatriculation des véhicules⁽¹⁾ et normalisés par le document CEN ISO/TS24534;
 - d) les paramètres variables de classification du véhicule actuellement utilisés dans les systèmes de péage, par exemple le nombre d'essieux (y compris les essieux relevés), la présence d'une remorque, etc.;
 - e) les paramètres environnementaux suivants:
 - la classe d'émissions du véhicule, c'est-à-dire sa catégorie environnementale conformément à la directive 88/77/CEE du Conseil⁽²⁾ et à la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil⁽³⁾,
 - un paramètre harmonisé concernant le CO₂, par exemple le code communautaire harmonisé V.7 des documents d'immatriculation.
- 2.2. Tout équipement embarqué à bord d'un véhicule circulant dans un secteur à péage doit pouvoir communiquer ses paramètres de classification du véhicule et les informations concernant son statut à l'équipement de contrôle de la déclaration de péage du perceuteur de péages.

⁽¹⁾ Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

⁽²⁾ Directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (JO L 36 du 9.2.1988, p. 33).

⁽³⁾ Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 157 du 9.6.2006, p. 8).

3. Nouveaux paramètres de classification du véhicule

Au cas où un percepteur de péages souhaiterait instaurer de nouveaux paramètres de classification du véhicule, l'État membre où le percepteur de péages est enregistré en informe la Commission et les autres États membres. La Commission doit soumettre le cas au comité du télépéage prévu par l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE et rendre son avis dans un délai de six mois, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2004/52/CE.

4. Nouveaux régimes tarifaires

- 4.1. Lorsqu'un nouveau régime tarifaire repose sur des paramètres de classification du véhicule déjà utilisés dans au moins un secteur de SET, les prestataires du SET doivent prendre en charge le nouveau régime tarifaire à compter de la date de son entrée en vigueur.
 - 4.2. Lorsqu'un nouveau régime tarifaire instaure un ou plusieurs nouveaux paramètres de classification du véhicule, la procédure visée au point 3 doit être suivie.
-

REGLEMENT GRAND-DUCAL DU 4 JUIN 2007
concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier
dans la Communauté européenne

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 la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. (1) Le présent règlement fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté européenne. Il s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble de la voirie de l'Etat et de la voirie communale, définies à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(2) Le règlement ne s'applique pas:

1. aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;
2. aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;
3. aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences du règlement seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

(3) Les systèmes de télépéage mis en place sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg devront répondre aux critères d'interopérabilité retenus dans le cadre du service européen de télépéage prévu par la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté.

Art. 2. Tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service à partir de l'entrée en vigueur du règlement utilisent une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:

1. localisation par satellite;
2. communications mobiles selon la norme GSM-GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);
3. micro-ondes de 5,8 GHz.

Art. 3. (1) Les opérateurs mettent à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement embarqué pouvant fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les autres Etats membres de la Communauté recourant aux technologies visées à l'article 2 et dans tous les types de véhicules. Cet équipement est au minimum interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction dans les autres Etats membres de la Communauté et recourant à une ou plusieurs des technologies énumérées à l'article 2.

(2) Sans préjudice de l'article 2, l'équipement embarqué peut également convenir à d'autres technologies, à condition que cela n'engendre pas de charge supplémentaire pour les usagers et que cela ne soit pas une source de discrimination entre eux. Au besoin, l'équipement embarqué peut aussi être relié au tachygraphe électronique du véhicule.

Art. 4. Les opérateurs des systèmes de télépéage et les émetteurs de moyens de paiement doivent souscrire aux règles contractuelles mises en place dans le cadre du service européen de télépéage et répondant aux exigences de l'article 3 de la directive 2004/52 précitée.

Art. 5. Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Monaco, le 4 juin 2007

Le Ministre des Travaux Publics,
Claude WISELER

HENRI

*

**VERSION CONSOLIDÉE DU RÈGLEMENT GRAND-DUCAL
modifié du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes
de télépéage routier dans la Communauté européenne**

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 la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

Sur le rapport de Notre Ministre des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. (1) Le présent règlement fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans la Communauté européenne. Il s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble de la voirie de l'Etat et de la voirie communale, définies à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(2) Le règlement ne s'applique pas:

1. aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique;
2. aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules;
3. aux systèmes de péage de petite envergure, à l'échelon purement local, pour lesquels les coûts de mise en conformité avec les exigences du règlement seraient disproportionnés par rapport aux avantages qui en découleraient.

(3) Les systèmes de télépéage mis en place sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg devront répondre aux critères d'interopérabilité retenus dans le cadre du service européen de télépéage prévu

par la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté.

Art. 2. Tous les nouveaux systèmes de télépéage mis en service à partir de l'entrée en vigueur du règlement utilisent une ou plusieurs des technologies suivantes pour l'exécution des transactions de télépéage:

1. localisation par satellite;
2. communications mobiles selon la norme GSM-GPRS (référence GSM TS 03.60/23.060);
3. micro-ondes de 5,8 GHz.

Art. 3. (1) Les opérateurs mettent à la disposition des utilisateurs intéressés un équipement embarqué pouvant fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les autres Etats membres de la Communauté recourant aux technologies visées à l'article 2 et dans tous les types de véhicules. Cet équipement est au minimum interopérable et capable de communiquer avec tous les systèmes en fonction dans les autres Etats membres de la Communauté et recourant à une ou plusieurs des technologies énumérées à l'article 2.

(2) Sans préjudice de l'article 2, l'équipement embarqué peut également convenir à d'autres technologies, à condition que cela n'engendre pas de charge supplémentaire pour les usagers et que cela ne soit pas une source de discrimination entre eux. Au besoin, l'équipement embarqué peut aussi être relié au tachygraphe électronique du véhicule.

Art. 4. Les opérateurs des systèmes de télépéage et les émetteurs de moyens de paiement doivent souscrire aux règles contractuelles mises en place dans le cadre du service européen de télépéage et répondant aux exigences de l'article 3 de la directive 2004/52 précitée.

Art. 4bis. Pour l'application du présent règlement grand-ducal on entend par:

- 1° Le SET: le service européen de télépéage, instauré par la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne;
- 2° Le prestataire de SET: une personne morale qui satisfait aux exigences de l'article 3 de la décision 2009/750 de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques et est enregistrée dans l'Etat membre où elle est établie, qui donne accès au SET à un utilisateur du SET;
- 3° Le registre: le registre électronique national relatif au service européen de télépéage tel que visé à l'article 19 de la décision précitée;
- 4° Le secteur SET: un secteur à péage entrant dans le champ d'application de la directive 2004/52/CE précitée.

Art. 4ter. Le registre est tenu à jour par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et publié en ligne, de manière électronique, sur l'adresse www.registre-SET.public.lu

Art. 4quater. (1) Les personnes morales établies au Grand-Duché de Luxembourg, qui sollicitent leur inscription au registre, introduisent auprès du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, un dossier démontrant qu'elles satisfont aux conditions suivantes:

- a) détenir une certification EN ISO 9001 ou équivalente;
- b) prouver qu'elles disposent des équipements techniques et de la déclaration CE ou d'un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité, comme prévu à l'annexe IV, point 1, de la Décision 2009/750/CE précitée;
- c) justifier de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans des domaines connexes;
- d) avoir la capacité financière appropriée;
- e) disposer d'un plan de gestion globale des risques, tenu à jour et faisant l'objet, au minimum tous les deux ans, d'un audit par un organisme indépendant;

f) jouir d'une bonne réputation.

(2) Chaque année, dans les trente jours qui suivent la date anniversaire de l'inscription sur le registre, les prestataires de SET transmettent au ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, conformément à ses instructions, un dossier d'information démontrant qu'ils satisfont toujours aux conditions visées au paragraphe (1). De même, les prestataires de SET font, auprès du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, une déclaration annuelle concernant leur couverture de secteurs SET.

Le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions peut, à tout moment, demander au prestataire de SET de lui transmettre, dans un délai d'un mois, tout document nécessaire à l'application du présent règlement grand-ducal, dont notamment les conclusions de l'audit prévu au paragraphe (1) point e).

(3) Le non-respect par le prestataire de SET des exigences visées aux paragraphes précédents peut avoir pour conséquence son retrait du registre.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le Tribunal administratif, qui statue comme juge du fond.

Art. 5. Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6885/01

N° 6885¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

**portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007
concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier
dans la Communauté européenne**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(19.1.2016)

Par dépêche du 2 octobre 2015, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État, le projet de règlement grand-ducal sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, le texte de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et son annexe, le texte de la décision de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (2009/750/CE), le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne ainsi qu'une version consolidée de ce même règlement, reprenant les modifications du projet sous avis.

Par dépêche du 18 décembre 2015, le Premier ministre, ministre d'État, a communiqué au Conseil d'État une copie de l'échange de lettres entre le Gouvernement et la Commission européenne au sujet de la transposition en droit national de la directive 2004/52/CE et plus particulièrement des suites à donner à la décision 2009/750/CE.

Au moment de l'adoption du présent avis, aucun avis d'une chambre professionnelle n'est encore parvenu au Conseil d'État.

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La directive 2004/52/CE prévoit la création d'un Service européen de télépéage (SET). Elle a comme objectif de supprimer les barrières techniques artificielles et d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances dans les transports routiers mis en place par les différents États membres de l'Union européenne (UE). À cette fin, les fabricants d'équipements et les gestionnaires d'infrastructures se sont entendus pour développer des produits interopérables sur la base des systèmes existants, à savoir la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM-GPRS et les micro-ondes de 5,8 GHz. Ces techniques permettent, selon la directive „*de comptabiliser les kilomètres parcourus par catégorie de route, sans nécessiter de coûteux investissements en infrastructures*“. La directive ne s'applique ni aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique, ni aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules. Par ailleurs, la directive n'affecte pas la décision fondamentale d'un État de percevoir ou non un péage sur son réseau routier.

Les aspects techniques de ce SET sont précisés dans la décision 2009/750/CE de la Commission européenne qui porte plus particulièrement „*sur l'échange d'informations entre les États membres, les*

percepteurs de péages, les prestataires de service et les usagers de la route afin de faire en sorte que les péages soient correctement déclarés lorsqu'ils sont perçus dans le cadre du SET". Selon l'article 288 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui traite des actes juridiques de l'UE, les „décisions“ figurent parmi les actes à travers lesquels les institutions de l'UE exercent leurs compétences. Ainsi, la „*décision est obligatoire dans tous ses éléments. Lorsqu'elle désigne des destinataires, elle n'est obligatoire que pour ceux-ci*“. À l'instar du règlement, elle ne peut donc être appliquée de manière incomplète, sélective ou partielle.

La directive 2004/52/CE a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal précité du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne. Ce règlement a été pris 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. En effet, même si le Luxembourg ne perçoit pas de péage sur son réseau routier, il est tenu de transposer les dispositions relatives à l'enregistrement des personnes morales qui donnent accès au SET à un utilisateur redevable des péages. D'après les auteurs du projet sous avis, „*dans un premier temps, il fut estimé que cette procédure devrait seulement être implantée dans des États appliquant le télépéage, mais la Commission européenne a fait savoir qu'une personne morale désireuse de devenir prestataire du Service européen de télépéage doit être en mesure de s'établir dans n'importe quel État membre et de se faire enregistrer en tant que tel, indépendamment du fait que celui-ci dispose ou non d'un système de télépéage.*“ Ainsi, le projet sous examen vise à „*garantir [...] la liberté d'établissement et la libre prestation de services dans l'Union européenne*“.

Du courrier portant le numéro de référence „EU-Pilot: 7512/15“, par lequel la Commission européenne a fait savoir au Luxembourg qu'il y a nécessité de compléter la transposition de la directive 2004/52/CE ainsi que la mise en œuvre de la décision 2009/750/CE, il ressort que la Commission européenne juge indispensable que le Luxembourg mette en œuvre:

- „1) *une procédure d'enregistrement fondée sur les exigences prévues à l'article 3 de la décision, suivant laquelle toute entreprise considérée comme éligible, établie sur leur territoire et souhaitant devenir prestataire SET peut demander ce type d'enregistrement;*
- 2) *un registre national des prestataires du SET auxquels l'enregistrement conformément à l'article 3 de la décision a été accordée, conformément à l'article 19, paragraphe 1, point b).*“

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Article 4bis, points 1) à 4)

Le Conseil d'État demande de faire abstraction, dans le texte à insérer dans le règlement précité du 4 juin 2007, des renvois à la directive 2004/52/CE, étant donné que ces dispositions renvoient à des éléments de la directive non transposés en droit national et qu'il y a lieu de permettre aux particuliers de connaître leurs droits en toute transparence, comme l'exige la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne¹. Le cas échéant, les dispositions considérées indispensables à la directive sont à reprendre dans le texte de transposition.

Article 4ter

L'article 4ter prévoit la tenue et la publication par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions d'un registre dans lequel seront repris les prestataires du SET. Telle que la disposition est libellée, la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel n'est pas d'application, étant donné qu'il s'agit d'un „*traitement de données concernant une personne morale et dont la publication est prescrite par [...] un règlement*“.

¹ C.J.U.E., arrêts du 19 mai 1999, *Commission c/ France*, aff. C-225/97, point 37, du 14 mars 2006, *Commission c/ France*, aff. C-177/04, point 48, du 4 juin 2009, *Finanzamt Düsseldorf-Süd c/ Salix*, aff. C-102/08, point 42, et du 24 octobre 2013, *Commission c/ Royaume d'Espagne*, aff. C-151/12, point 28.

Article 4quater

Afin d'écarter d'emblée toute difficulté d'interprétation, il est indiqué, au paragraphe 1^{er}, de remplacer l'expression „un dossier démontrant qu'elles satisfont aux conditions suivantes“ par „une demande à laquelle sont jointes des pièces suivantes“ et d'énumérer par la suite, en vue des conditions à remplir pour pouvoir être inscrit au registre, toutes les pièces justificatives à joindre à la demande. Les points a) à f) sont à reformuler dans ce sens. À titre subsidiaire, le Conseil d'État attire l'attention des auteurs du texte sous avis que le libellé du point e) diffère à tel point de celui de la décision 2009/750/CE qu'il y a lieu de douter de la mise en œuvre correcte. En effet, „disposer d'un plan de gestion globale des risques“ ne peut pas être considéré comme étant de même nature que „mettre en œuvre et tenir à jour un plan de gestion globale des risques“.²

Par ailleurs et à titre subsidiaire, le Conseil d'État note qu'au paragraphe 1^{er}, point a), il est renvoyé à une norme internationale. Dans ce contexte, le Conseil d'État rappelle que les normes internationales de l'espèce ne sont en principe pas opposables à l'administré ni ne sauraient avoir un effet contraignant à son égard, tant qu'elles n'ont pas été publiées dans les conditions de l'article 112 de la Constitution qui dispose qu'„*aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi*“³.

Au paragraphe 3, il y a lieu de préciser que la décision du retrait relève du ministre et le texte se lirait dès lors de la façon suivante:

„(3) Par une décision motivée, le ministre peut rayer du registre le prestataire de SET en cas de non-respect par ce dernier des exigences visées aux paragraphes précédents.“

Article 2

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISLATIF

Préambule

La lettre de saisine ne précise pas si un avis de la Chambre de commerce a été demandé en la matière. Au moment de la saisine du Conseil d'État, une prise de position de la part de ladite chambre professionnelle ne lui a pas encore été parvenue, alors qu'au niveau du fondement légal la consultation de cette dernière est mentionnée. L'obligation légale de cette consultation semble en tout cas donnée au regard de la standardisation des équipements de télépéage qui est rendue obligatoire par la prise d'effets du SET. Le visa y relatif est, le cas échéant, à adapter pour tenir compte de l'avis effectivement parvenu au Gouvernement au moment où celui-ci soumettra le projet de règlement à la signature du Grand-Duc.

Au dernier visa, il faut mettre une virgule entre le ministre proposant et l'indication de la délibération du Gouvernement en conseil afin d'écrire „Sur le rapport de Notre Ministre de ..., et après délibération du Gouvernement en conseil,“

Article 1^{er}

Comme il s'agit d'un article qui insère plusieurs nouveaux articles qui se suivent et que les articles numérotés sont suivis d'un point, il devrait être libellé comme suit:

„**Art. 1^{er}**. Dans le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'inopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, sont insérés les articles 4bis à 4quater, rédigés comme suit:

„**Art. 4bis.** ...

Art. 4ter. ...

Art. 4quater. ... “ “

2 Les points a) à d) et le point f) sont repris textuellement de la directive. Le point e) se lit dans la directive de la façon suivante: „mettre en œuvre et tenir à jour un plan de gestion des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins“, alors que le texte sous avis demande de „disposer d'un plan de gestion globale des risques, tenu à jour et faisant l'objet, au minimum tous les deux ans, d'un audit par un organisme indépendant“.

3 En ce sens: Cour adm., arrêt du 29 novembre 2005, n° 19768C.

Article 4bis

Le mode de numérotation communément employé pour caractériser les énumérations se distingue par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., ...), eux-mêmes éventuellement subdivisés en employant des lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), ...). L'énumération des différentes modifications projetées est à revoir dans ce sens.

En ce qui concerne la présentation des définitions, il convient d'écrire:

„**Art. 4bis.** Pour l'application du présent règlement, on entend par:

1. „SET“: ...;
2. „prestataire de SET“: ...;
3. „registre“: ...;
4. „secteur SET“: ...“

Au point 4 de la liste des définitions, il y a en outre lieu d'omettre le terme „précitée“ suite à la mention de la directive visée.

Article 4ter

Il est proposé de reformuler l'article comme suit:

„**Art. 4ter.** Le registre est tenu à jour par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“, et publié sur le site Internet [*du ministère des Travaux publics*] ayant l'adresse <http://www.registre-SET.public.lu>.“

Article 4quater

Aux paragraphes 1^{er} et 2, suite à l'emploi d'une formule abrégée à l'endroit de l'article 4ter, il y a lieu d'écrire „ministre“ et non pas „ministre ayant les travaux publics dans ses attributions“.

Au paragraphe 1^{er}, point b), il échet d'écrire „décision 2009/750/CE“ et non pas „Décision 2009/750/CE précitée“.

Au paragraphe 2, il faut écrire „paragraphe 1^{er}“ au lieu de „paragraphe (1)“. Il suffit par ailleurs d'écrire „présent règlement“ à la place de „présent règlement grand-ducal“.

Au paragraphe 3, il faut remplacer l'expression „paragraphes précédents“ par les termes „paragraphes 1^{er} et 2“. L'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut en effet avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Au paragraphe 4, il faut écrire „tribunal administratif“.

Article 2

Le nombre restreint des articles du dispositif rend superflu le fait de recourir à des intitulés d'articles, qui sont dès lors à omettre. L'article devrait ainsi être libellé comme suit:

„**Art. 2.** Notre ministre ...“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 19 janvier 2016.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Viviane ECKER

6885/02

N° 6885²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

**portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007
concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier
dans la Communauté européenne**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (2.8.2016).....	1
2) Texte coordonné.....	2
3) Avis du Conseil d'Etat (19.1.2016).....	4
4) Avis de la Chambre de Commerce (19.1.2016).....	7

*

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

(2.8.2016)

Monsieur le Président

J'ai l'honneur de vous faire tenir en annexe la prise de position du Ministre du Développement durable et des Infrastructures sur l'avis émis par le Conseil d'Etat en date du 19 janvier 2016, l'avis du Conseil d'Etat du 19 janvier 2016, l'avis de la Chambre de Commerce sur le projet élargé ainsi qu'un texte coordonné tel que le Gouvernement souhaite le soumettre par la présente à la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures aimerait ajouter l'information qu'il a décidé de retenir toutes les observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis prémentionné du 19 janvier 2016, à l'exception de la demande de la Haute Corporation de faire abstraction dans le texte des renvois à la directive 2004/52/CE. En effet, il s'agit des dispositions qui n'ont pas été transposées en droit interne alors qu'il s'agit d'une création d'un organe au niveau européen. S'agissant de dispositions indispensables à la compréhension du projet de règlement sous rubrique, Monsieur le Ministre a décidé, avec l'accord du Conseil d'Etat, de maintenir ces renvois dans le texte de transposition.

Finalement, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures aimerait demander à la Conférence des Présidents de bien vouloir accorder une certaine priorité au présent projet de règlement grand-ducal, étant donné qu'un avis motivé pour non-respect du droit de l'Union européenne est sur le point d'être émis dans ce contexte.

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

*Pour le Ministre aux Relations
avec le Parlement,*

John DANN
Directeur

*

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 la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et son rectificatif;

Vu la décision de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

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, et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Dans le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, sont insérés les articles *4bis* à *4quater*, rédigés comme suit:

„**Art. 4bis.** Pour l'application du présent règlement grand-ducal on entend par:

1. „SET“: le service européen de télépéage, instauré par la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne;
2. „prestataire de SET“: une personne morale qui satisfait aux exigences de l'article 3 de la décision 2009/750 de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques et est enregistrée dans l'Etat membre où elle est établie, qui donne accès au SET à un utilisateur du SET;
3. „registre“: le registre électronique national relatif au service européen de télépéage tel que visé à l'article 19 de la décision précitée;
4. „secteur SET“: un secteur à péage entrant dans le champ d'application de la directive 2004/52/CE.

Art. 4ter. Le registre est tenu à jour par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“, et publié sur le site Internet ayant l'adresse www.registre-SET.public.lu.

Art. 4^{quater}. (1) Les personnes morales établies au Grand-Duché de Luxembourg, qui sollicitent leur inscription au registre, introduisent auprès du ministre une demande à laquelle sont jointes des pièces suivantes:

- a) une certification EN ISO 9001 ou équivalente;
- b) une preuve qu'elles disposent des équipements techniques et de la déclaration CE ou un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité, comme prévu à l'annexe IV, point 1, de la Décision 2009/750/CE;
- c) une justification de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans des domaines connexes;
- d) une preuve attestant la capacité financière appropriée;
- e) une preuve attestant de la mise en oeuvre d'un plan de gestion globale des risques et de sa mise à jour, faisant l'objet, au minimum tous les deux ans, d'un audit par un organisme indépendant;
- f) une preuve d'une bonne réputation.

(2) Chaque année, dans les trente jours qui suivent la date anniversaire de l'inscription sur le registre, les prestataires de SET transmettent au ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, conformément à ses instructions, un dossier d'information démontrant qu'ils satisfont toujours aux conditions visées au paragraphe 1^{er}. De même, les prestataires de SET font, auprès du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, une déclaration annuelle concernant leur couverture de secteurs SET.

Le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions peut, à tout moment, demander au prestataire de SET de lui transmettre, dans un délai d'un mois, tout document nécessaire à l'application du présent règlement, dont notamment les conclusions de l'audit prévu au paragraphe (1) point e).

(3) Par une décision motivée, le ministre peut rayer du registre le prestataire de SET en cas de non-respect par ce dernier des exigences visées aux paragraphes 1^{er} et 2.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le tribunal administratif, qui statue comme juge du fond.

Art. 2. Exécution et mise en vigueur

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

*

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(19.1.2016)

Par dépêche du 2 octobre 2015, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État, le projet de règlement grand-ducal sous objet, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, le texte de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et son annexe, le texte de la décision de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (2009/750/CE), le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne ainsi qu'une version consolidée de ce même règlement, reprenant les modifications du projet sous avis.

Par dépêche du 18 décembre 2015, le Premier ministre, ministre d'État, a communiqué au Conseil d'État une copie de l'échange de lettres entre le Gouvernement et la Commission européenne au sujet de la transposition en droit national de la directive 2004/52/CE et plus particulièrement des suites à donner à la décision 2009/750/CE.

Au moment de l'adoption du présent avis, aucun avis d'une chambre professionnelle n'est encore parvenu au Conseil d'État.

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La directive 2004/52/CE prévoit la création d'un Service européen de télépéage (SET). Elle a comme objectif de supprimer les barrières techniques artificielles et d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances dans les transports routiers mis en place par les différents États membres de l'Union européenne (UE). À cette fin, les fabricants d'équipements et les gestionnaires d'infrastructures se sont entendus pour développer des produits interopérables sur la base des systèmes existants, à savoir la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM-GPRS et les micro-ondes de 5,8 GHz. Ces techniques permettent, selon la directive „de comptabiliser les kilomètres parcourus par catégorie de route, sans nécessiter de coûteux investissements en infrastructures“. La directive ne s'applique ni aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique, ni aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules. Par ailleurs, la directive n'affecte pas la décision fondamentale d'un État de percevoir ou non un péage sur son réseau routier.

Les aspects techniques de ce SET sont précisés dans la décision 2009/750/CE de la Commission européenne qui porte plus particulièrement „sur l'échange d'informations entre les États membres, les percepteurs de péages, les prestataires de service et les usagers de la route afin de faire en sorte que les péages soient correctement déclarés lorsqu'ils sont perçus dans le cadre du SET“. Selon l'article 288 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui traite des actes juridiques de l'UE, les „décisions“ figurent parmi les actes à travers lesquels les institutions de l'UE exercent leurs compétences. Ainsi, la „décision est obligatoire dans tous ses éléments. Lorsqu'elle désigne des destinataires, elle n'est obligatoire que pour ceux-ci“. À l'instar du règlement, elle ne peut donc être appliquée de manière incomplète, sélective ou partielle.

La directive 2004/52/CE a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal précité du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne. Ce règlement a été pris 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. En effet, même si le Luxembourg ne perçoit pas de péage sur son réseau routier, il est tenu de transposer les dispositions relatives à l'enregistrement des personnes morales qui donnent accès au SET à un utilisateur redevable des péages. D'après les auteurs du projet sous avis, „dans un premier temps, il fut estimé que cette procédure devrait seulement être implantée dans des États appliquant le télépéage, mais la Commission européenne a fait savoir qu'une personne morale désireuse de devenir prestataire

du Service européen de télépéage doit être en mesure de s'établir dans n'importe quel État membre et de se faire enregistrer en tant que tel, indépendamment du fait que celui-ci dispose ou non d'un système de télépéage. " Ainsi, le projet sous examen vise à „garantir [...] la liberté d'établissement et la libre prestation de services dans l'Union européenne“.

Du courrier portant le numéro de référence „EU-Pilot: 7512/15“, par lequel la Commission européenne a fait savoir au Luxembourg qu'il y a nécessité de compléter la transposition de la directive 2004/52/CE ainsi que la mise en oeuvre de la décision 2009/750/CE, il ressort que la Commission européenne juge indispensable que le Luxembourg mette en oeuvre:

- „1) *une procédure d'enregistrement fondée sur les exigences prévues à l'article 3 de la décision, suivant laquelle toute entreprise considérée comme éligible, établie sur leur territoire et souhaitant devenir prestataire SET peut demander ce type d'enregistrement;*
- 2) *un registre national des prestataires du SET auxquels l'enregistrement conformément à l'article 3 de la décision a été accordée, conformément à l'article 19, paragraphe 1, point b).*“

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Article 4bis, points 1) à 4)

Le Conseil d'État demande de faire abstraction, dans le texte à insérer dans le règlement précité du 4 juin 2007, des renvois à la directive 2004/52/CE, étant donné que ces dispositions renvoient à des éléments de la directive non transposés en droit national et qu'il y a lieu de permettre aux particuliers de connaître leurs droits en toute transparence, comme l'exige la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne¹. Le cas échéant, les dispositions considérées indispensables à la directive sont à reprendre dans le texte de transposition.

Article 4ter

L'article 4ter prévoit la tenue et la publication par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions d'un registre dans lequel seront repris les prestataires du SET. Telle que la disposition est libellée, la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel n'est pas d'application, étant donné qu'il s'agit d'un „traitement de données concernant une personne morale et dont la publication est prescrite par [...] un règlement“.

Article 4quater

Afin d'écartier d'emblée toute difficulté d'interprétation, il est indiqué, au paragraphe 1^{er}, de remplacer l'expression „un dossier démontrant qu'elles satisfont aux conditions suivantes“ par „une demande à laquelle sont jointes des pièces suivantes“ et d'énumérer par la suite, en vue des conditions à remplir pour pouvoir être inscrit au registre, toutes les pièces justificatives à joindre à la demande. Les points a) à f) sont à reformuler dans ce sens. À titre subsidiaire, le Conseil d'État attire l'attention des auteurs du texte sous avis que le libellé du point e) diffère à tel point de celui de la décision 2009/750/CE qu'il y a lieu de douter de la mise en oeuvre correcte. En effet, „disposer d'un plan de gestion globale des risques“ ne peut pas être considéré comme étant de même nature que „mettre en oeuvre et tenir à jour un plan de gestion globale des risques“.²

Par ailleurs et à titre subsidiaire, le Conseil d'État note qu'au paragraphe 1^{er}, point a), il est renvoyé à une norme internationale. Dans ce contexte, le Conseil d'État rappelle que les normes internationales de l'espèce ne sont en principe pas opposables à l'administré ni ne sauraient avoir un effet contraignant à son égard, tant qu'elles n'ont pas été publiées dans les conditions de l'article 112 de la Constitution

¹ C.J.U.E., arrêts du 19 mai 1999, *Commission c/France*, aff. C-225/97, point 37, du 14 mars 2006, *Commission c/France*, aff. C-177/04, point 48, du 4 juin 2009, *Finanzamt Düsseldorf-Süd c/Salix*, aff. C-102/08, point 42, et du 24 octobre 2013, *Commission c/Royaume d'Espagne*, aff. C-151/12, point 28.

² Les points a) à d) et le point f) sont repris textuellement de la directive. Le point e) se lit dans la directive de la façon suivante: „mettre en oeuvre et tenir à jour un plan de gestion des risques soumis à un audit tous les deux ans au moins“, alors que le texte sous avis demande de „disposer d'un plan de gestion globale des risques, tenu à jour et faisant l'objet, au minimum tous les deux ans, d'un audit par un organisme indépendant“.

qui dispose qu'„*aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi*“³.

Au paragraphe 3, il y a lieu de préciser que la décision du retrait relève du ministre et le texte se lirait dès lors de la façon suivante:

„(3) Par une décision motivée, le ministre peut rayer du registre le prestataire de SET en cas de non-respect par ce dernier des exigences visées aux paragraphes précédents.“

Article 2

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

Préambule

La lettre de saisine ne précise pas si un avis de la Chambre de commerce a été demandé en la matière. Au moment de la saisine du Conseil d'État, une prise de position de la part de ladite chambre professionnelle ne lui a pas encore été parvenue, alors qu'au niveau du fondement légal la consultation de cette dernière est mentionnée. L'obligation légale de cette consultation semble en tout cas donnée au regard de la standardisation des équipements de télépéage qui est rendue obligatoire par la prise d'effets du SET. Le visa y relatif est, le cas échéant, à adapter pour tenir compte de l'avis effectivement parvenu au Gouvernement au moment où celui-ci soumettra le projet de règlement à la signature du Grand-Duc.

Au dernier visa, il faut mettre une virgule entre le ministre proposant et l'indication de la délibération du Gouvernement en conseil afin d'écrire „Sur le rapport de Notre Ministre de ..., et après délibération du Gouvernement en conseil;“

Article 1^{er}

Comme il s'agit d'un article qui insère plusieurs nouveaux articles qui se suivent et que les articles numérotés sont suivis d'un point, il devrait être libellé comme suit:

„**Art. 1^{er}**. Dans le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'inopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, sont insérés les articles *4bis* à *4quater*, rédigés comme suit:

„**Art. 4bis.** ...

Art. 4ter. ...

Art. 4quater. ...“

Article 4bis

Le mode de numérotation communément employé pour caractériser les énumérations se distingue par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., ...), eux-mêmes éventuellement subdivisés en employant des lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), ...). L'énumération des différentes modifications projetées est à revoir dans ce sens.

En ce qui concerne la présentation des définitions, il convient d'écrire:

„**Art. 4bis.** Pour l'application du présent règlement, on entend par:

1. „SET“: ...;
2. „prestataire de SET“: ...;
3. „registre“: ...;
4. „secteur SET“: ...“

³ En ce sens: Cour adm., arrêt du 29 novembre 2005, n° 19768C.

Au point 4 de la liste des définitions, il y a en outre lieu d'omettre le terme „précitée“ suite à la mention de la directive visée.

Article 4ter

Il est proposé de reformuler l'article comme suit:

„**Art. 4ter.** Le registre est tenu à jour par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“, et publié sur le site Internet [*du ministère des Travaux publics*] ayant l'adresse <http://www.registre-SET.public.lu>.“

Article 4quater

Aux paragraphes 1^{er} et 2, suite à l'emploi d'une formule abrégée à l'endroit de l'article 4ter, il y a lieu d'écrire „ministre“ et non pas „ministre ayant les travaux publics dans ses attributions“.

Au paragraphe 1^{er}, point b), il échet d'écrire „décision 2009/750/CE“ et non pas „Décision 2009/750/CE précitée“.

Au paragraphe 2, il faut écrire „paragraphe 1^{er}“ au lieu de „paragraphe (1)“. Il suffit par ailleurs d'écrire „présent règlement“ à la place de „présent règlement grand-ducal“.

Au paragraphe 3, il faut remplacer l'expression „paragraphes précédents“ par les termes „paragraphes 1^{er} et 2“. L'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut en effet avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Au paragraphe 4, il faut écrire „tribunal administratif“.

Article 2

Le nombre restreint des articles du dispositif rend superflu le fait de recourir à d'intitulés d'articles, qui sont dès lors à omettre. L'article devrait ainsi être libellé comme suit:

„**Art. 2.** Notre ministre ...“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 19 janvier 2016.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Viviane ECKER

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(19.1.2016)

L'objet du projet de règlement grand-ducal sous avis vise à modifier le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, transposant en droit national la Directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne (ci-après dénommée „Directive 2004/52/CE“).

Cette Directive 2004/52/CE fixe les conditions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans l'Union européenne (UE) sur les plans technique, contractuel et procédural. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier européen. Elle prévoit la création d'un service européen de télépéage (SET), un service complémentaire aux services nationaux de télépéage des Etats membres, visant à garantir l'interopérabilité pour les usagers des systèmes de télépéage déjà mis en place dans certains Etats membres, ainsi que de ceux qui pourront être installés suite à ladite directive. Les auteurs du présent projet de règlement grand-ducal précisent que la Directive 2004/52/CE n'affecte en rien la décision d'un Etat membre de percevoir ou non un péage sur son réseau routier.

La modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 devient nécessaire suite à la Décision 2009/750/CE de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du SET et à ses aspects techniques. Celle-ci prévoit, en son article 3, que „*Les prestataires du SET doivent demander leur enregistrement dans un Etat membre où ils sont établis, (...)*“, et concerne donc les personnes

morales qui donnent accès au SET à un utilisateur. Bien que le Luxembourg ne dispose pas de système de télépéage, il convient de garantir, par l'établissement de cette procédure d'enregistrement, le bon fonctionnement du marché intérieur et partant, la liberté d'établissement et la libre prestation de services dans l'Union européenne. Ainsi, la procédure d'un tel enregistrement doit également être mise en oeuvre au Grand-Duché.

A l'heure actuelle, aucun système de télépéage n'existe au Grand-Duché. Le Luxembourg fait cependant partie du système „Eurovignette“, qui est un droit d'usage (forfaitaire, fondé sur la durée et perçu sur une base journalière, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle) selon le temps passé sur le réseau routier, permettant aux véhicules utilitaires lourds¹ de circuler en Belgique, au Danemark, au Grand-Duché de Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suède sans autres formalités depuis 1999, sur base d'un accord passé entre les parties prenantes.² Une base de données centralisée contient les informations pertinentes lors de la perception des paiements du droit d'usage sur les territoires faisant partie de l'accord.³ L'Allemagne a fait partie du système „Eurovignette“ jusqu'au 31 août 2003, le remplaçant ensuite par le „Toll-Collect-System“, un système de taxation électronique des véhicules lourds (à partir de 7,5 tonnes depuis le 1^{er} octobre 2015), comptabilisant les kilomètres effectivement parcourus. La Belgique a décidé de quitter le système „Eurovignette“ au 1^{er} avril 2016, date à partir de laquelle sera prélevée une taxe kilométrique pour les poids lourds, en fonction de leur poids.

Initialement, la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, aussi appelée „Directive Eurovignette“, visait à permettre aux Etats membres de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, de réparation et de protection de l'environnement, ainsi que d'assurer une concurrence loyale et d'éviter la discrimination au sein du marché intérieur. La révision de la Directive Eurovignette en 2006⁴ a par ailleurs introduit le principe du „pollueur-payeur“ au sein de l'UE en donnant la possibilité aux Etats membres d'internaliser les coûts causés par les poids lourds utilisant les infrastructures routières, donc à faire peser la charge des effets négatifs découlant de cette utilisation sur ceux qui en sont à l'origine et non à la communauté entière. Les Etats membres peuvent ainsi tarifier trois externalités nuisibles: le bruit, la pollution atmosphérique et la congestion. Les sommes perçues doivent alors être affectées à des projets liés au développement durable des transports. Constatant que le système de redevances d'utilisation fondées sur la durée (vignettes) est „suboptimal“⁵ la Commission européenne considère une révision de la Directive 2004/52/CE pour 2019, afin d'encourager les Etats membres à remplacer les systèmes de vignettes par des systèmes de taxation basés notamment sur la distance parcourue.

A titre subsidiaire et bien que cette question ne soit pas directement abordée par le présent projet de règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce s'interroge sur la pertinence pour le Grand-Duché de rester dans le système „Eurovignette“, eu égard au fait que ce système est amené à disparaître et que pour un routier il n'est pas rentable d'acquiescer une Eurovignette qui ne sera utilisée qu'au

1 Véhicules de transport de marchandises, circulant même à vide, d'une masse (poids) maximale autorisée d'au moins 12 tonnes, qui utilisent des autoroutes ou des routes assimilées.

2 Loi du 2 avril 2014 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010; 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures; 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

3 Selon la Loi du 2 avril 2014, le produit du droit d'usage est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes:

- „- Le Royaume de Belgique obtient 39,92% de ce produit;
- Le Royaume du Danemark obtient 12,29% de ce produit;
- Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 3,14% de ce produit;
- Le Royaume des Pays-Bas obtient 27,63% de ce produit;
- Le Royaume de Suède obtient 17,02% de ce produit.“

4 Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

5 Euractiv.com: „After Eurovignette, EU asks: „For whom the road tolls?“ “, disponible sous <http://www.euractiv.com/specialreport-road-transport-dri/eu-asks-road-tolls-news-530550>.

Luxembourg, surtout s'il est en transition en Grande-Région. La Chambre de Commerce invite le Gouvernement à envisager l'abandon de l'Eurovignette, qui est en passe de devenir désuète, sans pour autant instaurer à l'avenir de système de péage sur le réseau routier du Grand-Duché sans une concertation préalable avec les secteurs professionnels directement ou indirectement concernés par une telle mesure et sans avoir, au préalable, mené une analyse coût/avantage détaillée sur ce sujet, notamment dans la perspective du maintien de la compétitivité du Grand-Duché. Afin d'éviter de faire cavalier seul, comme cela est actuellement le cas de la Belgique, il serait par ailleurs souhaitable de se concerter au niveau du BeNeLux et de la Grande Région dans un souci d'harmonisation des mesures à prendre en attendant la révision de la Directive 2004/52/CE, notamment en matière d'affectation des sommes perçues à des projets allant dans le sens d'une amélioration de l'infrastructure et du développement durable dans la Grande Région.

*

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6885/03

N° 6885³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL****portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007
concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier
dans la Communauté européenne**

* * *

AVIS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

(17.11.2016)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 5 octobre 2015 à la Chambre des Députés par le 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, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, le texte de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et son annexe, le texte de la décision de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (2009/750/CE), le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne ainsi qu'une version consolidée de ce même règlement, reprenant les modifications du projet sous avis.

L'avis du Conseil d'Etat date du 19 janvier 2016.

L'avis de la Chambre de Commerce date également du 19 janvier 2016.

*

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, transposant en droit national la directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.

Cette directive a comme objectif d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances dans les transports routiers mis en place par les différents Etats membres de l'Union européenne. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier européen. Elle prévoit la création d'un service européen de télépéage (SET), un service complémentaire aux services nationaux de télépéage des Etats membres, visant à garantir l'interopérabilité pour les usagers des systèmes de télépéage déjà mis en place dans certains Etats membres, ainsi que de ceux qui pourront être installés suite à ladite directive. La directive ne s'applique ni aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique, ni aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules. Par ailleurs, la directive n'affecte pas la décision d'un Etat de percevoir ou non un péage sur son réseau routier.

La modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 devient nécessaire suite à la décision 2009/750/CE de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du SET et à ses aspects techniques. Celle-ci prévoit, en son article 3, que les prestataires du SET doivent demander leur enregistrement dans un Etat membre où ils sont établis, et concerne donc les personnes morales

qui donnent accès au SET à un utilisateur. Bien que le Luxembourg ne dispose pas de système de télépéage, il convient de garantir, par l'établissement de cette procédure d'enregistrement, le bon fonctionnement du marché intérieur et partant, la liberté d'établissement et la libre prestation de services dans l'Union européenne. Ainsi, la procédure d'un tel enregistrement doit également être mise en oeuvre au Grand-Duché.

*

Dans son avis précité du 19 janvier 2016, le Conseil d'Etat émet plusieurs observations. La commission parlementaire constate que le nouveau texte coordonné lui soumis pour avis reprend toutes les observations formulées par la Haute Corporation, à l'exception de la demande de faire abstraction dans le texte des renvois à la directive 2004/52/CE, dispositions qui n'ont pas été transposées en droit interne. Etant donné qu'il s'agit cependant de dispositions qui sont indispensables à la compréhension du projet de règlement sous avis le ministre compétent a décidé, avec l'accord du Conseil d'Etat, de maintenir ces renvois dans le texte.

*

La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis, sous réserve de la prise en compte des observations suivantes:

- la chambre professionnelle s'interroge sur la pertinence pour le Grand-Duché de rester dans le système „Eurovignette“, eu égard au fait que ce système est amené à disparaître et que pour un routier il n'est pas rentable d'acquérir une Eurovignette qui ne sera utilisée qu'au Luxembourg. La Chambre de Commerce invite donc le Gouvernement à envisager l'abandon de l'Eurovignette, sans pour autant instaurer à l'avenir de système de péage sur le réseau routier du Grand-Duché sans une concertation préalable avec les secteurs professionnels concernés par une telle mesure et sans avoir mené une analyse coût/avantage détaillée sur le sujet;
- la Chambre de Commerce conseille en outre une concertation au niveau du Benelux et de la Grande Région dans un souci d'harmonisation des mesures à prendre en attendant la révision de la directive 2004/52/CE, notamment en matière d'affectation des sommes perçues à des projets allant dans le sens d'une amélioration de l'infrastructure et du développement durable dans la Grande Région.

*

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment au texte du projet de règlement grand-ducal, 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 n° 6885.

Luxembourg, le 17 novembre 2016

Le Secrétaire général,
Claude FRIESEISEN

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

03



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 novembre 2016

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2016
2. 7057 Projet de loi relatif à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg
 - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6885 Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne
 - Elaboration d'un avis de la commission
4. 6931 Projet de loi portant transposition de la refonte du 1er paquet ferroviaire et modifiant 1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; 3. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire
 - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 7018 Projet de loi portant création d'un registre électronique national des entreprises de transport par route
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner

M. Marcel Oberweis, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anouck Ensch, M. Christian Ginter, Mme Irena Medakovic, M. Claude Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Alain Reinert, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2016

Le projet de procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2016 est adopté.

2. 7057 Projet de loi relatif à la construction du bâtiment Jean Monnet 2 de la Commission européenne à Luxembourg-Kirchberg

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Cette présentation ne soulève ni commentaire, ni question.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de discussion de base pour les débats en séance publique.

3. 6885 Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne

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

L'avis sera transmis pour compétence à la Conférence des Présidents.

4. 6931 Projet de loi portant transposition de la refonte du 1er paquet ferroviaire et modifiant 1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; 3. la loi modifiée

du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire

Les membres de la Commission procèdent à l'examen des articles du projet de loi sur base de l'avis du Conseil d'Etat datant du 27 octobre 2016, ainsi que du document de travail repris en annexe du présent procès-verbal. Ils adoptent les amendements suivants :

- amendement 1 portant sur l'article 7 (voir page 5 du document de travail),
- amendement 2 portant sur l'article 61 (voir page 13 du document de travail),
- amendement 3 portant sur l'article 63 (voir page 14 du document de travail),
- amendement 4 portant sur l'article 101 (voir page 23 du document de travail).

Ces amendements seront envoyés au Conseil d'Etat pour avis complémentaire dans les plus brefs délais.

5. 7018 Projet de loi portant création d'un registre électronique national des entreprises de transport par route

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les représentants gouvernementaux présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent. En bref, le projet de loi a pour objet la création d'un registre électronique des transporteurs qui couvre deux parties distinctes :

- la gestion des entreprises de transport routier et des autorisations de transport,
- le registre électronique national au sens de l'article 16 du règlement (CE) n°1071/2009 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 qui dispose que les Etats membres doivent établir des registres électroniques interconnectés.

Ce registre électronique des transporteurs permettra en outre de répondre aux règlements européens suivants :

- règlement (CE) n°1072/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route,
- règlement (CE) n°1073/2009 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) n°561/2006,
- règlement (UE) n°1213/2010 du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier.

Dans ce contexte, la Commission européenne a mis en place une plateforme d'interconnexion entre les différents registres nationaux, le projet ERRU (*European Register of Road Transport Undertakings*).

Le registre national servira à vérifier l'honorabilité ainsi que les capacités financières et professionnelles des gestionnaires de transport tel que cela est requis par les dispositions des règlements européens précités. Le législateur européen a établi, au moyen des règlements précités, une liste uniformisée des catégories, types et niveaux de gravité des infractions aboutissant à une perte d'honorabilité des gestionnaires de transport. Les

autorités compétentes de chaque Etat membre sont obligées de procéder à divers contrôles afin de vérifier si les entreprises de transport satisfont effectivement aux exigences posées par les règlements précités et surtout à l'obligation d'honorabilité. Une interconnexion des différents registres nationaux au niveau européen permet un échange d'informations rapide et efficace entre Etats membres et permet ainsi une application uniforme des dispositions précitées.

Suite à cette présentation, il est procédé à l'examen des articles du projet de loi, sur base de l'avis du Conseil d'Etat.

Observations préliminaires d'ordre légistique

Le Conseil d'Etat suggère :

- d'écrire « ministre » avec une lettre « m » minuscule dans l'ensemble du projet de loi ;
- lorsqu'il est fait référence à des administrations et établissements publics, les adjectifs et les substantifs prennent la minuscule s'ils suivent le premier substantif. Il faut par conséquent écrire « Centre des technologies de l'information de l'Etat », « Centre commun de la sécurité sociale » et encore « Inspection du travail et des mines » ;
- l'emploi de tirets est à écarter. Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., ...), eux-mêmes éventuellement subdivisés en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), ...), sont utilisées pour caractériser des énumérations. Par ailleurs, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. Finalement, il n'y a pas d'interligne entre les énumérations.
- de remplacer après les termes « entreprise » ou « entreprises », à travers tout le texte en projet, l'expression « de transports routiers » par « de transport routier ».

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Article 1^{er}

Cet article est un article de définitions et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 1^{er}. *Au sens de la présente loi on entend par :*

- a) entreprise de transports routiers : une entreprise ayant le transport routier comme activité principale ou accessoire ;*
- b) gestionnaire de transport : la personne définie à l'article 4 du règlement (CE) n°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 ;*
- c) licence communautaire: la licence communautaire au sens de l'article 4 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 de l'article 4 du règlement (CE) n°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) n°561/2006 ;*
- d) copie conforme : la copie conforme au sens de l'article 4 du règlement (CE) n°1072/2009 précité et de l'article 4 du règlement (CE) n°1073/2009 précité ;*
- e) attestation de conducteur : l'attestation de conducteur au sens de l'article 5 du règlement (CE) n°1072/2009 ;*
- f) autorisation de transports bilatérale : autorisation de transport délivrée en vertu d'un accord bilatéral conclu entre le Luxembourg et un autre Etat ;*

- g) autorisation de transports multilatérale : autorisation de transport délivrée en vertu d'un accord multilatéral dont le Luxembourg est partie signataire;
- h) ERRU (Registre européen des entreprises de transport routier) : le système d'interconnexion des registres électroniques nationaux.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'Etat suggère :

- au point e), d'écrire : « e) attestation de conducteur : l'attestation de conducteur au sens de l'article 5 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ; » ;
- au point h), où il est fait référence au système d'interconnexion des registres électroniques nationaux par l'acronyme « ERRU », d'indiquer à l'occasion de la première citation la dénomination exacte, suivie de son sigle placé entre parenthèses.

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Article 2

L'article 2 énumère, au paragraphe 1^{er}, les deux parties que couvre la banque de données à mettre en place et, au paragraphe 2, les différentes finalités des données à traiter. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. (1) *Le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après le „Ministre“ tient un registre électronique des entreprises de transport par route aux fins de la gestion des entreprises de transports routiers et la délivrance et la gestion des autorisations de transports par route, ainsi que pour la mise en place et l'exploitation du registre électronique national des entreprises de transport par route prévu à l'article 16 du règlement (CE) n°1071/2009 précité.*

(2) *Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :*

1. *délivrance et gestion des licences communautaires et des copies conformes telle que prévue à l'article 4 du règlement (CE) n°1072/2009 précité et à l'article 4 du règlement (CE) n°1073/2009 précité ;*
2. *délivrance et gestion des attestations de conducteur telle que prévue à l'article 5 du règlement (CE) n°1072/2009 précité ;*
3. *inscriptions des infractions et des retraits de licence communautaire ou de copies conformes telles que prévues à l'article 14 du règlement (CE) n°1072/2009 et l'article 24 du règlement (CE) n°1073/2009 ;*
4. *délivrance et gestion d'autorisations de transports bilatérales ou multilatérales;*
5. *contrôles des entreprises de transports routiers ;*
6. *vérification de la capacité professionnelle et de l'honorabilité des gestionnaires de transport des entreprises de transports routiers ;*
7. *interconnexion avec les registres électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n°1071/2009 précité ;*
8. *échange d'informations sur les infractions visées à l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n°1071/2009 précité.*

Le Conseil d'Etat suggère ce qui suit :

- a) au paragraphe 2, point 3, il est indiqué d'ajouter le mot « précité » après référence aux règlements européens comme suit : « 3. inscriptions des infractions et des retraits de licence communautaire ou de copies conformes telles que prévues à l'article 14 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité et l'article 24 du règlement (CE) n° 1073/2009 précité ; »
- b) au paragraphe 2, point 8, il faut écrire : « 8. échange d'informations sur les infractions visées à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point b), du règlement (CE) n°1071/2009 précité. »

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Article 3

Cet article définit le Ministre ayant les transports dans ses attributions comme responsable du traitement. Le Centre des technologies de l'information de l'Etat (CTIE) est désigné comme sous-traitant en raison de ses attributions définies par la loi modifiée du 20 avril 2009 portant création du Centre des technologies de l'information de l'Etat. Cet article n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 3. *Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 3, lettre (n) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Le Centre des technologies de l'information de l'État a la qualité de sous-traitant.*

Article 4

Cet article assure une base légale pour la publication des données accessibles au public en vertu de l'article 16, paragraphe 2, alinéa 3, du règlement n°1071/2009. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 4. *Les données suivantes sont accessibles au public en vertu de l'article 16, paragraphe 2, alinéa 3 du règlement (CE) n°1071/2009 :*

- a) nom et forme juridique de l'entreprise de transports routiers ;*
- b) adresse de son établissement ;*
- c) nom des gestionnaires de transport désignés pour remplir les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom d'un représentant légal ;*
- d) type d'autorisation, nombre de véhicules qu'elle couvre et, le cas échéant, numéro de série de la licence communautaire et des copies conformes.*

Le Conseil d'Etat estime que cette disposition ne doit pas être reprise dans le projet de loi. En effet, la reproduction, même partielle, d'une disposition d'un règlement européen dans un acte normatif national est contraire à la règle de l'applicabilité directe des règlements européens. Il demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, la suppression de cet article. La Commission décide donc de supprimer cet article.

Article 5 initial (nouvel article 4)

Cet article crée la base légale pour que le gestionnaire du registre électronique national des entreprises de transport par route puisse soit accéder à ces autres fichiers afin de reprendre, soit recevoir les données nécessaires pour les différentes obligations prévues à l'article 2, paragraphe 2, sachant que la plupart des données que doit contenir le registre existent déjà dans ces fichiers. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 5. *Dans la poursuite des finalités décrites à l'article 2, paragraphe 2, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :*

1. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2 et 4, le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transports routiers :

c) désignation commerciale, forme juridique, numéro d'identification national, adresse, date de dissolution ;

2. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2, 4 et 6, le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des

personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des gestionnaires de transport, des conducteurs et du personnel de bureau indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :

d) noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;

3. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 3, 4, 5, 7 et 8, le fichier exploité par le ministre ayant les transports dans ses attributions, renseignant sur les véhicules immatriculés au Luxembourg :

e) données nécessaires à l'identification des véhicules, propriétaire, détenteur, échéances contrôle technique et taxe sur les véhicules automoteurs ;

4. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2, 4, 5 et 7, du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :

- entreprises de transports routiers : désignation commerciale, forme juridique, adresses, autorisations d'établissement, capacité financière ;

- gestionnaires de transport : noms, certificat d'aptitude professionnelle, statut de l'aptitude ;

5. pour les finalités visées à l'article 2, paragraphe 2, points 3, 5, 6 et 8, du casier judiciaire, du fichier des personnes ayant subi un avertissement taxé en matière de circulation routière exploité par la Police grand-ducale et des fichiers Douane Contrôle et Douane Recouvrement des Avertissements taxés exploités par l'Administration des Douanes et Accises :

- infractions énumérées à l'annexe IV du règlement (CE) n°1071/2009 précité, sanctions, données relatives aux entreprises de transports routiers, gestionnaires de transport et conducteurs en infraction, véhicules utilisés, licence communautaire ou copie conforme, attestation de conducteur, autorisation bilatérale ou multilatérale ;

La consultation respectivement la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique.

Si le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre quant au fond de cet article, il recommande, d'un point de vue légistique :

- de supprimer, au point 3, l'expression « ayant les transports dans ses attributions » ;
- d'écrire, au point 5, il faut « Douane contrôle », « Douane recouvrement des avertissements taxés » et « Administration des douanes et accises ».

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Article 6 initial (nouvel article 5)

L'article sous rubrique vise à donner une base légale afin que les données communiquées par les autres Etats membres puissent être incluses dans le registre luxembourgeois. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 6. *Le responsable du traitement reçoit en outre communication des données relatives aux infractions commises par des entreprises de transport routier luxembourgeoises envoyées par les registres électroniques nationaux ou les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, de l'Espace Economique Européen ou d'un Etat tiers participant au système ERRU en vertu d'un accord international entre cet Etat et l'Union européenne. Ces données sont enregistrées dans le registre dans le cadre des finalités décrites à l'article 5.*

Article 7 initial (nouvel article 6)

Cet article a pour objet de donner une base légale à l'échange de données prévu par le système ERRU. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 7. *Le responsable du traitement peut communiquer les données contenues dans le registre aux registres électroniques nationaux des autres Etats participant au système ERRU. Cet échange se fait selon les dispositions du règlement (UE) n°1213/2010 de la commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier.*

Les données échangées sont celles fixées par le règlement (UE) n°1213/2010 précité.

Le Conseil d'Etat estime que, comme la référence au règlement (UE) n°1213/2010 figure déjà à l'alinéa 1^{er}, l'alinéa 2 peut être supprimé. La commission parlementaire fait sienne cette suggestion.

Article 8 initial (nouvel article 7)

Cet article énumère les données pouvant être recueillies directement auprès de l'entreprise de transport. Sauf à rappeler les règles relatives aux énumérations mentionnées dans ses observations préliminaires, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à l'endroit de cet article, qui se lit comme suit :

Art. 8. *Les données suivantes peuvent être recueillies directement auprès de l'entreprise de transport :*

1) *en vertu des demandes de licences communautaires, copies conformes et autorisations de transports bilatérales et multilatérales :*

a) *entreprise de transport routier : désignation commerciale, numéro d'identification national, numéro de registre de commerce, autorisation d'établissement, adresse, numéros de téléphone et de fax, e-mail, heures d'ouverture, autorisations sollicités ;*

b) *gestionnaire de transport : noms et prénoms, numéro d'identification national, date de naissance, nationalité, pays de résidence, pays d'affiliation, certificat d'affiliation ;*

c) *personnel de l'entreprise : noms et prénoms, numéros d'identification national, nationalité, pays de résidence, pays d'affiliation, emploi ;*

d) *véhicules loués : immatriculation, loueur, contrat de location*

2) *en vertu des demandes d'attestations de conducteur :*

a) *entreprise de transport routier : désignation commerciale, numéro d'identification national, numéro de licence communautaire, adresse ;*

b) *conducteur visé : noms et prénoms, numéro d'identification national, adresse, date, lieu et pays de naissance, nationalité, copies d'une pièce d'identité, du permis de conduire, du certificat de formation de conducteur professionnel, du certificat d'aptitude médical, du certificat d'affiliation et du contrat de travail.*

Article 9

Cet article règle le droit d'information et l'accès aux données par les personnes concernées. Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre à l'endroit de cet article, qui se lit comme suit :

Art. 9. (1) *L'entreprise de transport routier, dont les données sont utilisées dans le registre, doit être informée de la nature des informations contenues dans le registre et de la finalité du traitement des données.*

L'entreprise de transport routier titulaire d'une attestation de conducteur doit informer son conducteur de la nature des informations contenues dans ce registre le concernant et de la finalité du traitement des données.

(2) Le gestionnaire de transport dont les données sont utilisées dans le registre doit être informé de la nature des informations contenues dans ce registre et de la finalité du traitement des données.

(3) Les entreprises de transport routier et les gestionnaires de transport peuvent demander au ministre une copie des données les concernant.

Ils peuvent demander la rectification ou l'effacement de données qui sont incomplètes ou inexactes.

Ils peuvent s'opposer, pour des raisons impérieuses et légitimes, au traitement des données les concernant. En cas d'opposition justifiée, le traitement ne peut plus porter sur ces données.

Article 10 initial (nouvel article 9)

Cet article stipule le principe de proportionnalité lors du traitement des données. Le Conseil d'Etat n'émet aucune observation à l'égard de cet article qui se lit comme suit :

Art. 10. *Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues à l'article 2, paragraphe 2, points 1, 2 et 4, l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.*

Article 11 initial (nouvel article 10)

Cet article prévoit les données à caractère personnel que le ministre est autorisé à communiquer au Centre commun de la sécurité sociale et à l'Inspection du travail et des mines. Il se lit comme suit :

Art. 11. *Dans le cadre de la finalité visée par l'article 2, paragraphe 2, point 1, le Ministre est autorisé à communiquer les données à caractère personnel suivantes au Centre Commun de la Sécurité Sociale afin de faire vérifier l'affiliation des gestionnaires de transport et du personnel à la sécurité sociale :*

- *nom, adresse, numéro d'identification national et numéro de licence communautaire de l'entreprise de transport,*
- *noms, numéro d'identification national, date de naissance, nationalité, pays de résidence et pays d'affiliation des gestionnaires de transport et du personnel de l'entreprise de transport.*

Dans le cadre de la finalité visée par l'article 2, paragraphe 2, point 2, le Ministre est autorisé à communiquer une copie de la demande d'une attestation de conducteur à l'Inspection du Travail et des Mines contenant les données à caractère personnel suivantes afin de faire vérifier l'emploi légal des conducteurs originaires de pays tiers conformément à l'article 5 du règlement (CE) n°1072/2009 :

- *nom, adresse, numéro d'identification national et numéro de licence communautaire de l'entreprise de transport,*
- *noms, numéro d'identification national, domicile, lieu et date de naissance, nationalité, pièce d'identité, permis de conduire, certificat de formation professionnelle, certificat d'aptitude médicale, certificat d'affiliation à la sécurité sociale et contrat de travail des conducteurs originaires de pays tiers.*

L'Inspection du Travail et des Mines informe le Ministre du résultat de son examen en vue de la délivrance ou non d'une attestation de conducteur.

Sauf à ajouter, à l'alinéa 2, le terme « précité » pour lire : « (...) conformément à l'article 5 du règlement (CE) n°1072/2009 précité », le Conseil d'Etat n'émet aucune observation à l'égard de cet article. La Commission fait sienne cette proposition.

Article 12 initial (nouvel article 11)

Cet article fixe la durée de conservation des données et se lit comme suit :

Art. 12. *Les données contenues dans le registre sont conservées pendant dix ans. Par dérogation à l'alinéa premier, les données d'une entreprise en relation avec la suspension ou le retrait de sa licence communautaire sont supprimées deux ans après l'expiration de la suspension ou du retrait de la licence communautaire. Les données concernant une personne déclarée inapte à exercer la profession de transporteur par route sont conservées aussi longtemps que son honorabilité n'a pas été rétablie. Elles sont supprimées au moment où la décision de réhabilitation prend effet.*

Sauf à écrire, à l'alinéa 2, « Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les données (...) », le Conseil d'Etat n'émet aucune observation à l'égard de cet article. La Commission fait sienne cette proposition.

Articles 13 à 15 initiaux (nouveaux articles 12 à 14)

Ces articles concernent la sécurisation du registre et des données et se lisent comme suit :

Art. 13. *Les supports informatiques ou autres contenant des données à caractère personnel sont conservés dans un lieu sûr dont l'accès est sécurisé. Le ministre prend toutes les mesures pour assurer la confidentialité et la sécurité des données conformément aux articles 21 à 23 de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée.*

Art. 14. *L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi ou à consulter le registre dans le cadre de l'exécution de leurs missions légales en relation avec les finalités visées par l'article 2, paragraphe 2, points 5 et 6.*

Art. 15. *Le système informatique par lequel l'accès ou le traitement des données à caractère personnel sont opérés doit être aménagé de la manière suivante :*

- *l'accès aux fichiers est sécurisé moyennant une authentification forte ;*
- *tout traitement des données reprises dans les fichiers de données à caractère personnel qui sont gérés par le ministre ayant les transports dans ses attributions ou auxquels le ministre a accès, ainsi que toute consultation de ces données, ne peut avoir lieu que pour un motif précis qui doit être indiqué avec l'identifiant numérique personnel de la personne qui y a procédé. Le motif, la date et l'heure de tout traitement ou consultation ainsi que l'identité de la personne qui y a procédé doivent pouvoir être retracées dans le système informatique mis en place ;*
- *les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de trois ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.*

D'un point de vue légistique, le Conseil d'Etat suggère d'omettre l'expression « ayant les transports dans ses attributions » à l'article 15. La Commission fait sienne cette proposition.

*

Madame la Présidente-Rapporteuse est chargée de préparer son projet de rapport.

6. **Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 17 novembre à 09h00.

Luxembourg, le 15 novembre 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE

N° 6885

Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne

AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE (10.11.2016)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 5 octobre 2015 à la Chambre des Députés par le 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, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, le texte de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et son annexe, le texte de la décision de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (2009/750/CE), le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne ainsi qu'une version consolidée de ce même règlement, reprenant les modifications du projet sous avis.

L'avis du Conseil d'Etat date du 19 janvier 2016.

L'avis de la Chambre de Commerce date également du 19 janvier 2016.

*

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, transposant en droit national la directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.

Cette directive a comme objectif d'assurer la convergence des systèmes de perception électronique de redevances dans les transports routiers mis en place par les différents Etats membres de l'Union européenne. Elle s'applique à la perception électronique de tous les types de redevances routières, sur l'ensemble du réseau routier européen. Elle prévoit la création d'un service européen de télépéage (SET), un service complémentaire aux services nationaux de télépéage des Etats membres, visant à garantir l'interopérabilité pour les usagers des systèmes de télépéage déjà mis en place dans certains Etats membres, ainsi que de ceux qui pourront être installés suite à ladite directive. La directive ne s'applique ni aux systèmes de péage dépourvus de dispositifs de perception électronique, ni aux systèmes de péage électronique qui ne requièrent pas l'installation d'un équipement embarqué à bord des véhicules. Par ailleurs, la directive n'affecte pas la décision d'un Etat de percevoir ou non un péage sur son réseau routier.

La modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 devient nécessaire suite à la décision 2009/750/CE de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du SET et à ses aspects techniques. Celle-ci prévoit, en son article 3, que les prestataires du SET doivent demander leur enregistrement dans un Etat membre où ils sont établis, et concerne donc les personnes morales qui donnent accès au SET à un utilisateur. Bien que le Luxembourg ne dispose pas de système de télépéage, il convient de garantir, par l'établissement de cette procédure d'enregistrement, le bon fonctionnement du marché intérieur et partant, la liberté d'établissement et la libre prestation de services dans l'Union européenne. Ainsi, la procédure d'un tel enregistrement doit également être mise en œuvre au Grand-Duché.

*

Dans son avis précité du 19 janvier 2016, le Conseil d'Etat émet plusieurs observations. La commission parlementaire constate que le nouveau texte coordonné lui soumis pour avis reprend toutes les observations formulées par la Haute Corporation, à l'exception de la demande de faire abstraction dans le texte des renvois à la directive 2004/52/CE, étant donné qu'il s'agit de dispositions qui n'ont pas été transposées en droit interne et qui sont pourtant indispensables à la compréhension du projet de règlement sous avis.

*

La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis, sous réserve de la prise en compte des observations suivantes :

- la chambre professionnelle s'interroge sur la pertinence pour le Grand-Duché de rester dans le système « Eurovignette », eu égard au fait que ce système est amené à disparaître et que pour un routier il n'est pas rentable d'acquérir une Eurovignette qui ne sera utilisée qu'au Luxembourg. La Chambre de Commerce invite donc le Gouvernement à envisager l'abandon de l'Eurovignette, sans pour autant instaurer à l'avenir de système de péage sur le réseau routier du Grand-Duché sans une concertation préalable avec les secteurs professionnels concernés par une telle mesure et sans avoir mené une analyse coût/avantage détaillée sur le sujet ;
- la Chambre de Commerce conseille en outre une concertation au niveau du Benelux et de la Grande Région dans un souci d'harmonisation des mesures à prendre en attendant la révision de la directive 2004/52/CE, notamment en matière d'affectation des sommes perçues à des projets allant dans le sens d'une amélioration de l'infrastructure et du développement durable dans la Grande Région.

*

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment au texte du projet de règlement grand-ducal, tel qu'il a été amendé suite à l'avis du Conseil d'Etat.

**Projet de loi
portant transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire**

**Dossier parlementaire N° 6931
N° CE : 51.435**

**Amendements parlementaires suite à l'avis du
Conseil d'Etat du 27 octobre 2016.**

I.

Commentaire introductif

Le Conseil d'Etat a formulé un certain nombre d'observations dans son avis du 27 octobre 2016. Les auteurs du projet de loi ont tenu compte de la quasi-totalité des recommandations faites par le Conseil d'Etat et remédié à tous les points de critique exprimés par la Haute Corporation dans son avis. Les corrections sont présentées dans le corps du texte en mode **gras et souligné** et les dispositions à supprimer sont présentées en mode ~~**gras et barré**~~.

Les amendements, respectivement les modifications à intégrer au texte coordonné se présentent donc comme suit :

II.

**Amendements au projet de loi
portant transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire
et modifiant**

- 1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;**
- 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;**
- 3. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et**
- 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.**

TEXTE DES AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

Les propositions d'amendements à apporter au texte initial qui tiennent compte des observations du Conseil d'Etat, et notamment de ses deux oppositions formelles, se présentent comme suit :

1. Amendement de l'article 1^{er}

1.1. Texte proposé

« **Art. 1^{er}**. Dans la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ~~ci-après « la loi modifiée du 10 mai 1995 »~~, la division « *I. Les principes de gestion du réseau ferré* » est remplacée par celle de « Chapitre 1^{er} - Les principes de gestion du réseau ». »

1.2. Commentaire

Il est fait droit à la demande du Conseil d'Etat qui suggère de supprimer les termes « , ci-après « la loi modifiée du 10 mai 1995 » » et de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 10 mai 1995 », lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

Il est également donné suite au souhait du Conseil d'Etat de ne pas souligner l'intitulé d'un groupement d'articles et de le terminer sans point final. Cette observation du Conseil d'Etat a été retenue pour l'ensemble des intitulés de groupements d'articles et ne sera plus mentionnée par la suite.

2. Amendement de l'article 2

2.1. Texte proposé

« **Art. 2.** A l'article 1^{er} de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes :

- 1.** A l'alinéa 1^{er}, le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».
- 2.** A l'alinéa 1^{er}, l'expression « est conçu pour répondre » est remplacée par celle de « répond ».
- 3.** A l'alinéa 2, le mot « contribueront » est remplacé par celui de « contribuent ». »

2.2 Commentaire

Etant donné qu'il a été fait droit à la demande du Conseil d'Etat à l'article 1^{er} de supprimer les termes « , ci-après « la loi modifiée du 10 mai 1995 » », il est par conséquent fait droit à sa suggestion de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 10 mai 1995 », lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

Le Conseil rend encore attentif au fait que le mode de numérotation communément employé pour caractériser les énumérations se distingue par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., ...). Cette observation est prise en compte.

3. Amendement de l'article 3

3.1. Texte proposé

« **Art. 3.** L'article 2 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 2.** Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « bénéfice raisonnable » : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
2. « exploitant d'installation de service » : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
3. **« gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ;**
4. « infrastructure ferroviaire » : l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :
 - a) terrains ;
 - b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, ~~etc.~~ ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements, ~~etc.~~ ; écrans pare-neige ;

- c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, ~~etc.~~ ;
 - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
 - e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie, ~~etc.~~ ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;
 - f) chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
 - g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés auxdites installations ; freins de voie ;
 - h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;
 - i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et supports ; troisième rail avec supports ;
 - j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;
5. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 6. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
 7. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

3.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat souhaite insérer un double-point entre les termes à définir et leurs définitions respectives au lieu d'une simple virgule.

Au point 4 de l'article 2 de la loi précitée du 10 mai 1995, il suggère d'omettre l'abréviation « etc. », car les définitions doivent être complètes et n'exclure aucun cas existant ou immédiatement prévisible.

Le Conseil d'Etat souhaite encore insérer dans la liste des définitions à l'article 2 de la loi précitée du 10 mai 1995, la définition du « gestionnaire de l'infrastructure » au lieu de l'insérer au paragraphe 1^{er} de l'article 6 de la loi précitée du 10 mai 1995.

4. Amendement de l'article 6

4.1. Texte proposé

« **Art. 6.** A l'article 5 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 sont apportées les modifications suivantes :

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».
2. A l'alinéa 1^{er}, la désignation du portefeuille ministériel « ayant dans ses attributions les Chemins de fer » est remplacée par « ayant les Transports dans ses attributions ~~les Transports~~ ».
3. A l'alinéa 2, le terme « Conseil de Gouvernement » est remplacé par celui de « Gouvernement en conseil ». »

4.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat d'adapter correctement le renvoi au portefeuille ministériel.

5. Amendement et modification de l'article 7

5.1. Texte proposé

« **Art. 7.** L'article 6 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 6.** (1) La gestion du réseau est confiée ~~aux~~ à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL », ~~ci-après dénommés~~ « Le gestionnaire de l'infrastructure » est défini comme toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle commande. Cette gestion comprend les missions suivantes
:

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau national, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure ;
3. la gestion du trafic sur le réseau national dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de ~~cette mission~~ celles-ci sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre 3*bis* et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, ~~Ce point englobe englobant~~ tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. (...).

(3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature. ~~Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.~~

5.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat estime qu'il faut faire une différence entre la définition et la détermination du gestionnaire de l'infrastructure. Pour ce faire, il estime qu'au paragraphe 1^{er} de la disposition sous avis il y a lieu de désigner les CFL comme gestionnaire en précisant la qualification juridique de cette entité. Ensuite, il y a lieu de préciser les « missions » du gestionnaire de l'infrastructure.

Les auteurs du projet de loi, afin de se conformer aux souhaits de la Haute Corporation, ont :

- désigné les CFL comme gestionnaire de l'infrastructure en précisant sa qualification juridique ;
- supprimé la définition du gestionnaire de l'infrastructure pour la réinsérer parmi les définitions de l'article 3 ;
- repris les missions du gestionnaire de l'infrastructure à partir du règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire signés le 7 mai 2009 entre l'Etat et la Société Nationale des CFL.

Ensuite, afin de réaffirmer encore une fois la différence entre la définition et la détermination du gestionnaire de l'infrastructure et pour concorder avec la nouvelle rédaction du paragraphe 1^{er}, les auteurs du projet de loi proposent de modifier la rédaction du début du paragraphe 2.

Finalement, afin de donner droit à l'opposition formelle émise par le Conseil d'Etat à l'égard des deux instruments de publicité du contrat à conclure entre l'Etat et les CFL, les auteurs du projet de loi sont tout à fait disposés à supprimer la première publication, pour éviter toute insécurité juridique. Un règlement grand-ducal d'approbation du contrat assurera une entrée en vigueur et une publicité adéquate au contrat conclu.

6. Amendement de l'article 10

6.1. Texte proposé

« **Art. 10.** L'article 8 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 est rétabli dans la teneur suivante sous le chapitre 2 :

« Art. 8. En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'Etat. ».

6.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat suggère de supprimer la partie de phrase « sont dotés d'un statut d'indépendance selon lequel », afin de se conformer à la directive demandant aux Etats membres de garantir que les entreprises ferroviaires à détention ou participation étatique disposent de l'indépendance nécessaire.

Les auteurs du projet de loi préfèrent cependant ne pas donner droit à cette suggestion du Conseil d'Etat et souhaitent retenir la formulation littérale de l'article 4.1. de la directive 2012/34/UE.

7. Amendement de l'article 13

7.1. Texte proposé

« **Art. 13.** A l'article 11 de la loi modifiée précitée du 10 mai 1995, sont apportées les modifications suivantes :

1. A l'alinéa 1^{er}, la dénomination « Fonds du Rail » est remplacé par « Fonds du rail ».
2. A l'alinéa 1^{er}, points 3 et 5, le terme « réseau ferré » est remplacé par celui de « réseau ».
3. A l'alinéa 1^{er}, point 4, est remplacé par la disposition suivante :

« par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19**bis**, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ; »

4. A l'alinéa 1^{er}, point 5, le mot « notamment » est supprimé.
5. A l'alinéa 2, le mot « tirets » est remplacé par celui de « points ». »

7.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat de mettre les qualificatifs *bis*, *ter*, *quater*, *quinquies*, etc., en italique. Ce souhait est respecté tout au long du projet.

8. Amendement de l'article 20

8.1. Texte proposé

« **Art. 20.** L'article 15 de la loi modifiée précitée du 10 mai 1995 est remplacé par la disposition suivante :

« (1) (...)

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(...) »

8.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat suggère de préciser les modalités au paragraphe 2 de l'article 15 de la loi précitée du 10 mai 1995:« Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1er valent ... ».

La suggestion du Conseil d'Etat a été retenue par les auteurs du projet de loi.

9. Amendement de l'article 25

9.1. Texte proposé

« **Art. 25.** L'article 20 de la loi ~~modifiée~~précitée du 10 mai 1995 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 20.(1) (...)

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées ~~dans le cadre~~sur base de la présente loi.

(...) »

9.2. Commentaire

Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, de l'article 20 de la loi précitée du 10 mai 1995, le Conseil d'Etat veut remplacer les termes « dans le cadre de la présente loi » par « sur base de la présente loi ».

La suggestion du Conseil d'Etat a été retenue par les auteurs du projet de loi.

10. Amendement de l'article 26

10.1. Texte proposé

« **Art. 26.** Dans la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, ~~ci après dénommée « la loi modifiée du 11 juin 1999 »,~~ la division « Chapitre I - Objet et définitions » est remplacée par celle de « Chapitre 1^{er} - Objet et définitions ». »

10.2. Commentaire

Le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes « , ci-après dénommée « la loi modifiée du 11 juin 1999 » » et de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 11 juin 1999 », lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

La suggestion du Conseil d'Etat a été retenue par les auteurs du projet de loi.

11. Amendement et modification de l'article 28

11.1. Texte proposé

« **Art. 28.** L'article 2 de la loi ~~modifiée~~précitée du 11 juin 1999 est modifié de la manière suivante :

« Art. 2. Au sens de la présente loi et de ses règlements d'exécution on entend par :

(...)

4. « candidat »; toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;

(...) »

11.2. Commentaire

Au point 4 de l'article 2 de la loi précitée du 11 juin 1999, l'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de l'acte visé doit obligatoirement être mentionné au dispositif lors de la première citation dudit acte. Cette observation est respectée tout au long du projet.

Les auteurs du projet de loi ont d'ailleurs remplacé les virgules derrière les termes à définir par des double-points, tel que recommandé par le Conseil d'Etat à l'article 3 du projet de loi.

12. Amendement de l'article 34

12.1. Texte proposé

« **Art. 34.** A l'article 6 de la loi modifiée précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1. Au paragraphe 1^{er}, la désignation du portefeuille ministériel « ayant dans ses attributions les Chemins de fer » est remplacée par « ayant les Transports dans ses attributions ~~les Transports~~ ».
(...) »

12.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat d'adapter correctement le renvoi au portefeuille ministériel.

13. Amendement de l'article 36

13.1 Texte proposé

« **Art. 36.** A l'article 9 de la loi modifiée précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

(...)

6. Le paragraphe 2, alinéa 4, est corrigé de la façon suivante :
« Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise ferroviaire présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés ~~au premier alinéa~~ l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés. »

13.2. Commentaire

La nouvelle teneur du texte correspond à la recommandation faite par le Conseil d'Etat.

14. Amendement de l'article 47

14.1. Texte proposé

« **Art. 47.** A l'article 20*bis* de la loi modifiée précitée du 11 juin 1999, la référence à la « loi du 22 juillet 2009 ~~sur~~ relative à la sécurité ferroviaire » est corrigée par celle à la « loi modifiée du 22 juillet 2009 ~~sur~~ relative à la sécurité ferroviaire. »

14.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat d'écrire « loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire » et de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 22 juillet 2009 » à chaque fois qu'une mention de ladite loi est faite dans le dispositif du projet.

15. Amendement de l'article 49

15.1. Texte proposé

« **Art. 49.** A l'article 22 de la loi ~~modifiée~~précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1. Le terme « réseau ferré luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».
2. Au paragraphe 1^{er}, le terme « Administration des Chemins de Fer » est remplacé par celui de « Administration des chemins de fer, ~~appelée~~dénommée ci-après « l'Administration ». »

(...) »

15.2. Commentaire

Au point 2, il a lieu d'écrire « dénommée ci-après « l'Administration » et non pas « appelée ci-après « l'Administration ». ».

16. Amendement de l'article 50

16.1. Texte proposé

« **Art. 50.** A l'article 23 de la loi ~~modifiée~~précitée du 11 juin 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1. A l'alinéa 1^{er}, le terme de « réseau luxembourgeois » est remplacé par celui de « réseau national ».
2. L'alinéa 2 est reformulé comme suit :
« L'Administration est autorisée à se faire remettre par les entreprises ferroviaires demandant l'allocation d'un sillon une caution dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon cette garantie reste acquise à l'Administration. Elle ~~sera~~est déduite de la redevance d'utilisation dans le cas contraire. »

16.2. Commentaire

Il est fait droit au rappel du Conseil d'Etat d'écrire les textes normatifs à l'indicatif présent.

17. Amendement de l'article 56

17.1. Texte proposé

« **Art. 56.** Dans la loi ~~modifiée précitée~~ du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, ~~ci-après dénommée « la loi modifiée du 22 juillet 2009 »~~, la division « Chapitre I Champ d'application et définitions » est remplacée par celle de « Chapitre 1^{er} - Champ d'application et définitions ».

17.2. Commentaire

Il est fait droit au souhait du Conseil d'Etat de supprimer les termes « , ci-après dénommée « la loi modifiée du 22 juillet 2009 » » et de recourir par la suite à la formule « loi précitée du 22 juillet 2009 », lorsqu'il est fait mention de ladite loi dans le dispositif.

18. Amendement et modification de l'article 61

18.1. Texte proposé

« **Art. 61.** L'article 4 de la loi ~~modifiée précitée~~ du 22 juillet 2009 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 4. (1) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit ~~de manière ouverte, non discriminatoire et transparente~~ les missions suivantes :

(...)

19. ~~tenir, mettre à jour et adapter~~ établir, mettre à jour et publier le document de référence de réseau ;
20. présenter, pour le compte d'un candidat qui l'a dûment mandatée, des demandes d'attribution de sillons auprès d'autres organismes de répartition des capacités d'infrastructure avec lesquels elle coopère.

(...)

(3) L'Administration des chemins de fer accomplit ses missions de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure

ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel, d'être entendues. Elle répond rapidement aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. »

18.2. Commentaire

Afin de respecter l'avis du Conseil d'Etat N° CE : 51.463 relatif au projet de règlement grand-ducal sur les modalités d'accès à l'infrastructure ferroviaire et leur tarification, le Conseil d'Etat demande de libeller au paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009 le point 19 relatif aux missions décernées à l'Administration des chemins de fer en prévoyant que celle-ci « établit, met à jour et publie » le document de référence de réseau (DRR), ceci afin de mettre cette disposition en concordance avec l'article 22, paragraphe 1^{er}, du projet de règlement grand-ducal précité.

Par ailleurs, il y a lieu de compléter la liste des missions revenant à l'Administration des chemins de fer par un nouveau point 20 au paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi précitée du 22 juillet 2009, reprenant le texte de l'article 25, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal précité.

Les auteurs du projet de loi tiennent à profiter de l'occasion pour se conformer à l'infraction n° 2013/2162 pour défaut de transposition correcte de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Selon la Commission européenne, le Luxembourg n'avait pas, à l'époque, transposé la disposition de l'article 17, paragraphe 1, deuxième et troisième phrases, de la directive 2004/49/CE prévoyant que l'autorité de sécurité, lorsqu'elle accomplit ses tâches, permet à toutes les parties d'être entendues et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies.

Ainsi, l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire a été complété par un nouveau paragraphe 3 contenant la proposition de texte sur base de laquelle la Commission européenne a classé sans suite l'infraction n°2013/2162 précitée.

19. Modification de l'article 63

19.1. Texte proposé

« Art. 6.(...)

(3) Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des ~~vérifications~~missions prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et ~~de prendre connaissance sur place, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le contrôle, d'accéder à tous les documents appropriés, mais sans les déplacer, ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire.~~

(...). »

19.2. Commentaire

Les auteurs du projet de loi tiennent à profiter de l'occasion pour se conformer à l'infraction n° 2013/2162 pour défaut de transposition correcte de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) au titre de l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Selon la Commission européenne, le Luxembourg n'avait pas, à l'époque, transposé la disposition de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE prévoyant que l'autorité de sécurité ait l'accès à tous les locaux, installations et équipements des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, afin qu'elle puisse procéder à toutes les vérifications nécessaires à la bonne exécution de ses missions.

Ainsi, l'article 6, paragraphe 3, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire a été modifié selon la proposition de texte sur base de laquelle la Commission européenne a classé sans suite l'infraction n°2013/2162 précitée contre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg.

20. Amendement de l'article 80

20.1. Texte proposé

« **Art. 80.** Il est inséré un nouvel article 19ter à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19ter. (1) (...)

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'accréditation comporte une période probatoire de **2deux** ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'accréditation est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard six mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite des contrôles effectués en conformité à l'article 19quinquies.

Le centre de formation accrédité peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de l'accréditation de ses domaines de compétences. L'attestation d'accréditation modifiée ~~devra~~doit être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation d'accréditation précédente reste inchangée.

(...).

(2) Tout centre de formation accrédité est tenu de :

- ~~1.~~ **1. respecter les exigences législatives en vigueur ;**
- ~~2.~~ **1.** s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées à l'article 19, paragraphe 4 ;
- ~~3.~~ **2.** présenter chaque année au ministre :
 - a) un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun les stages considérés, formation initiale, continue ou complémentaire, leur durée et le nombre de postulants inscrits ;
 - b) une liste des formateurs engagés ;
 - c) les résultats de l'évaluation annuelle de la qualité interne des formations réalisées et les conclusions des audits et des contrôles auxquels le centre a été soumis ;
 - d) un aperçu des mesures prévues et réalisées visant à améliorer la qualité des formations dispensées ;
- ~~4.~~ **3.** s'assurer que chaque formateur dispense annuellement au moins cent heures de services de formation ;
- ~~5.~~ **4.** s'assurer que les intervenants disposent des moyens adaptés à la formation à fournir ;
- ~~6.~~ **5.** s'assurer que les intervenants exercent leurs activités sous la responsabilité pédagogique du centre de formation accrédité. Les conditions d'exercice de

cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation accrédité ; et

7. ~~6.~~ respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19ter, paragraphe 1^{er}, point 4. »

20.2. Commentaire

Selon le Conseil d'État, les nombres s'écrivent en toutes lettres et s'expriment uniquement en chiffres lorsqu'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates (à l'exception des mois). Au paragraphe 1^{er} du texte proposé, il faut donc écrire « deux ans » au lieu de « 2 ans ».

Vu que les textes à caractère normatif sont rédigés à l'indicatif présent et non au futur, il y a lieu de remplacer le mot « devra » par « doit ».

Par ailleurs, le point 1 du paragraphe 2 du futur article 19ter de la loi précitée du 22 juillet 2009 est à supprimer, étant donné qu'il va de soi que les centres de formation doivent respecter les lois en vigueur. Cette disposition est donc superflue. Suite à la suppression du point 1, la numérotation a été adaptée.

21. Amendement de l'article 81

21.1. Texte proposé

« **Art. 81.** Il est inséré un nouvel article 19quater à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19quater. (1) ~~Le ministre veille à la publication et à la mise à jour~~L'Administration des chemins de fer publie et met à jour un registre national des centres de formation disposant de l'accréditation ministérielle.

Le registre contient pour chaque centre de formation :

1. le nom et les coordonnées de l'Administration des chemins de fer ;
2. le nom et les coordonnées du centre de formation et des personnes de contact ;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen, appelé « NIE » ;
4. les domaines de compétences pour lesquels le centre de formation est accrédité ; et
5. la date d'expiration de l'attestation d'accréditation.

(...) »

21.2. Commentaire

Etant donné que le Conseil d'État estime qu'il n'est pas suffisant de prévoir dans la loi que le ministre « veille » à la publication et à la mise à jour du registre national, les auteurs du projet de loi ont précisé que la publication et la mise à jour du registre incombent à l'organisme en charge de cette mission, à savoir l'Administration des chemins de fer.

Sous le point 1 du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, du futur article 19^{quater} de la loi précitée du 22 juillet 2009 les auteurs du projet de loi ont précisé qu'il s'agit bien du nom et des coordonnées de l'Administration des chemins de fer.

La nouvelle teneur de l'article 81 devrait satisfaire le Conseil d'Etat.

22. Amendement de l'article 85

22.1. Texte proposé

« **Art. 85.** Il est inséré un nouvel article 19^{septies} à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19^{septies}. (1) L'examineur chargé de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure évalue les compétences professionnelles des postulants en faisant preuve d'éviter tout conflit d'intérêts vis-à-vis de tous les postulants.

Avant d'être reconnu, le demandeur confirme qu'il dirige les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Il est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

1. Absence d'influence d'autrui : l'examineur est indépendant à l'égard des postulants qu'il examine et réalise les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui ;
2. Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le postulant ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le partenaire jusqu'au ~~quatrième~~troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen. Il signe la déclaration d'indépendance et d'impartialité requise à l'annexe III.

(2) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance, le demandeur rapporte la preuve que :

1. il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises à préparer, à faire passer et à noter des examens adaptés à l'objectif attendu ;
2. il est âgé de 26 ans au moins ;
3. ses compétences correspondent à un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 ;
4. il possède les qualifications et les aptitudes physiques et pédagogiques requises concernant l'objet des examens ;
5. il dispose d'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen ;
6. il a acquis une expérience professionnelle de quatre ans minimum au cours des cinq années précédant la date de la demande de reconnaissance. Cette expérience a été acquise soit dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises, soit par une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière des connaissances ;
7. il a des compétences d'écoute et de conversation dans la langue de l'examen correspondant au moins au niveau B2 du Cadre européen de compétence linguistique (CECL) établi par le Conseil de l'Europe ;
8. il maintient à jour ses compétences professionnelles à l'égard des sujets des examens qu'il réalise ;
9. il établit une procédure de recours autorisant le postulant à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

(3) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance pour le domaine de compétences « conducteurs de train » et sans préjudice du paragraphe 1^{er}, le demandeur rapporte la preuve complémentaire pour les épreuves pratiques que :

1. son expérience professionnelle conformément au point 6 du paragraphe ~~2 précédent~~ est acquise moyennant l'exercice effectif de la conduite ;
2. il possède les qualifications et aptitudes psychologiques requises et qu'il est titulaire à la fois d'une licence valide de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne ou le matériel roulant. Lorsque l'examineur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant qui fait l'objet de l'examen, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de l'examen. »

22.2. Commentaire

Comme suggéré par le Conseil d'Etat au paragraphe 3 du futur article 19^{septies} de la loi précitée du 22 juillet 2009, les mots « paragraphe précédent » sont remplacés par le

terme « paragraphe 2 », car l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut en effet avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Il est également fait droit à la proposition du Conseil d'Etat au paragraphe 3 de l'article 85 de remplacer la notion de « partenaire au 4^e degré » par celle de « partenaire au 3^e degré », la notion de « partenaire au 4^e degré » étant inconnue à ce jour en droit luxembourgeois.

Or, les auteurs du projet de loi ne peuvent point suivre le souhait du Conseil d'Etat de remplacer les termes « postulant » et « examinateur » par ceux de « postulant à un emploi » et de « candidat-examinateur ».

En effet, le « postulant » n'est pas un postulant à n'importe quel emploi, mais le postulant est un candidat qui postule à une fonction de sécurité, tel que défini au point 6 de l'article 58 du projet. Le candidat est désigné comme « postulant » tout au long du texte du projet.

Ensuite, un « examinateur » est chargé de l'organisation de l'examen et de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité, ainsi que des postulants à une fonction de sécurité, ceci en vertu de l'article 85, paragraphe 1^{er} du texte de projet.

Les auteurs du projet de loi tiennent à souligner qu'un formateur n'est pas un examinateur. Il est renvoyé au point 2 de l'article 58 du projet de loi définissant le « formateur » comme une personne ayant les qualifications et compétences requises prévues à la présente loi et reconnue apte à préparer, à organiser et à dispenser une formation.

Pour illustrer, le formateur prépare, organise et dispense la formation des postulants à une fonction de sécurité. L'examineur est chargé de l'organisation de l'examen et de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité.

Le texte ne vise pas les candidats qui aspirent à la fonction de formateur ou d'examineur, mais ceux à une fonction de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure.

L'article 85, paragraphe 2, point 9 concerne l'obligation du centre de formation, c'est-à-dire le « demandeur » d'accréditation, de prouver que l'examineur a établi une procédure de recours qui autorise le postulant à une fonction de sécurité à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

Finalement le terme de « candidat-formateur » employé par le Conseil d'Etat n'apparaît, aux yeux des auteurs du projet, en aucun endroit du dispositif.

23. Amendement de l'article 88

23.1. Texte proposé

« **Art. 88.** Il est inséré un nouvel article 19~~decies~~ à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19~~decies~~. (1) La reconnaissance de l'examineur est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de la reconnaissance se fondent sur :

1. le respect des exigences conformément à l'article 19~~septies~~, paragraphe 2 ;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe IV ;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19~~decies~~duodecies, paragraphes 5 et 6.

L'examineur peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences. L'attestation de la reconnaissance modifiée ~~devra~~doit être délivrée sur la base des documents complémentaires ~~appropriés~~ fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur adresse au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que la reconnaissance initiale. Si des examens ont été réalisés de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il ~~conviendra~~convient de mettre à jour les éléments du dossier de reconnaissance précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe IV renseignant sur les activités exercées par l'examineur.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur cesse immédiatement de préparer, de faire passer et de noter des examens en ce qui concerne les tâches en question et en informe l'Administration. L'Administration analyse les informations et délivre une attestation de reconnaissance modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation de reconnaissance reste inchangée.

(2) Tout examineur est tenu de :

- ~~1. respecter les exigences de la présente loi ;~~
- ~~2.~~ 1. présenter chaque année à l'Administration un bilan annuel des examens réalisés par domaine de compétences précisant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés aux postulants, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis ;
- ~~3.~~ 2. réaliser annuellement au moins dix examens par domaine de compétence pour lequel il est reconnu ;

4. ~~3.~~ respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19~~decies~~, paragraphe 1^{er}, point 4. »

23.2. Commentaire

La disposition sous avis traite de la durée de validité de la reconnaissance de l'examineur ainsi que des exigences à respecter en vue de l'obtention et de la prolongation de la reconnaissance. Le Conseil d'État demande la suppression du terme « approprié » au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, du futur article 19~~decies~~ de la loi précitée du 22 juillet 2009, étant donné que les points 1 à 4 à l'alinéa 1^{er} du même paragraphe prévoient les renseignements à fournir.

Au paragraphe 1^{er}, alinéas 2 et 3, du futur article 19~~decies~~ de la loi précitée du 22 juillet 2009, il faut écrire « doit » et « convient » au lieu de « devra » et « conviendra ».

Par ailleurs, il demande d'omettre le point 1 du paragraphe 2 du futur article 19~~decies~~ de la loi précitée du 22 juillet 2009, alors qu'il va de soi, que l'examineur doit respecter les exigences de la loi à adopter. Suite à la suppression du point 1, la numérotation a été adaptée.

Au paragraphe 2, il est indiqué d'écrire « paragraphe 1^{er} » à la place de « paragraphe 1 ».

Les recommandations du Conseil d'Etat ont été respectées et reprises dans le texte de l'article 88 du projet.

24. Amendement et modification de l'article 90

24.1. Texte proposé

« **Art. 90.** Il est inséré un nouvel article 19~~duodecies~~ à la loi ~~modifiée~~précitée du 22 juillet 2009, libellé comme suit :

« Art. 19~~duodecies~~. (1) Sans préjudice ~~du paragraphe de l'alinéa 1^{er}~~2 et dans l'hypothèse où l'examineur ne dispose pas des compétences particulières pour préparer, faire passer et noter des examens relatifs à du matériel ferroviaire, l'examineur peut demander l'assistance d'un gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'une société spécialisée.

Au cas où l'examen est ~~réalisé~~organisé par plusieurs ~~personnes~~examineurs, l'examen est dirigé par un examinateur selon les dispositions de la présente loi.

(2) Le postulant présente une demande d'inscription sous la forme écrite à l'examineur dirigeant l'examen. L'inscription peut être réalisée au nom du postulant par son employeur moyennant un cahier des charges à envoyer à l'examineur.

L'examineur qui dirige l'examen communique au préalable par écrit le règlement de l'examen au postulant qui comprend :

1. les documents requis pour l'inscription à l'examen et la ou les dates d'inscription ;
2. le déroulement et les règles de conduite à observer par le postulant pendant l'examen ;
3. les principes d'évaluation et d'attribution des points ;
4. les conditions de réussite et les suites en cas ~~de note(s) insuffisante(s)~~ **d'une ou plusieurs notes insuffisantes ;**
5. les délais de réexamen en cas ~~de note(s) insuffisante(s)~~ **d'une ou plusieurs notes insuffisantes ;**
6. les méthodes et délais de communication des résultats ;
7. la procédure de recours visée à l'article 19~~septies~~, paragraphe 2, point 9.

L'examineur communique au postulant ~~le(s) lieu(x)~~ **le ou les lieux** et la ou les dates d'examen dans un délai raisonnable.

(...) »

24.2. Commentaire

En lisant le commentaire du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 1^{er} du futur article 19~~duodécies~~ de la loi précitée du 22 juillet 2009, les auteurs du projet de loi se sont rendus compte du sens très équivoque dudit paragraphe. En effet, le paragraphe 1^{er} ne se réfère point à plusieurs personnes se soumettant à un examen, mais bien à plusieurs examinateurs en charge de l'examen. En inversant les alinéas et en adaptant la terminologie dudit paragraphe, les auteurs du projet de loi espèrent avoir éclairé la formulation du paragraphe en question.

Par conséquent, il n'y a pas lieu de remplacer les termes « paragraphe 1^{er} » par « alinéa 1^{er} », mais par « alinéa 2 ».

Les termes placés entre parenthèses, voire autrement relevés sont à omettre dans les textes normatifs. Au paragraphe 2, alinéas 2 et 3, du même article, il convient dès lors d'écrire « une ou plusieurs notes insuffisantes » et « le ou les lieux » à la place de « note(s) insuffisante(s) » et « le(s) lieu(x) ».

25. Amendement et modification de l'article 101

25.1. Texte proposé

« **Art. 101.** L'article 3 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant :

« Art. 3. (1) (...) »

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ~~ci-après dénommé~~ ~~designé ci-après~~ ~~par le terme~~ « le ministre », et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(...)

(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration des chemins de fer et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(...)

(9) L'Administration des chemins de fer, ~~ci-après désignée~~ ~~dénommée ci-après~~ ~~par le terme~~ « l'Administration », et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau, en abrégé « DRR ».

(...) »

25.2. Commentaire

Aux paragraphes 2 et 9 de l'article 3 de la loi précitée du 3 août 2010, il y a lieu d'écrire « désigné ci-après « le ministre » » et « dénommée ci-après « l'Administration » et non « ci-après dénommé par le terme « le ministre » et « ci-après désigné par le terme « l'Administration ». »

Toutes les recommandations du Conseil d'Etat ont été retenues.

Suite au réexamen du projet de loi sous avis, les auteurs du projet profitent de l'occasion d'insérer les missions supplémentaires du régulateur du marché ferroviaire dans le projet de loi afin de ne pas devoir modifier la loi de base de l'Institut luxembourgeois de régulation. La directive prescrit une coopération étroite avec l'Administration des chemins de fer et avec l'autorité responsable des licences en prévoyant un mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'autorité nationale de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

26. Amendement de l'article 104

26.1. Texte proposé

« **Art. 104.** L'article 5 de la loi du 3 août 2010 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 5. (1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut, ~~dans ce cadre,~~ saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

(...)

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie ~~d'astreintes~~ des astreintes prévues à l'article 6, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend

dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées sur le site Internet de ce dernier.

(6) En cas de plainte sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa ~~précédent~~^{1^{er}} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

~~(7) — La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.~~

(8) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante.»

26.2. Commentaire

À l'article 104, dans le texte proposé pour l'article 5, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots « dans ce cadre » sont à omettre, car sans apport normatif supplémentaire.

À l'article 104, dans le texte proposé pour l'article 5, paragraphe 6, alinéa 2, il y a lieu de remplacer les mots « alinéa précédent » par les termes « alinéa 1^{er} », car l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut en effet avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

À l'article 104, le texte proposé pour l'article 5, paragraphe 4, alinéa 3, prévoit des astreintes. Cette disposition n'est pas conforme avec le principe de la légalité des peines et le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, que les montants de l'astreinte soient fixés dans la loi, à l'instar de ceux prévus à l'article 106 du texte sous examen. À cet égard, le Conseil d'État propose une solution consistant à faire dans la disposition sous examen l'ajout suivant : « La décision, qui peut être assortie des astreintes prévues à l'article 6, ... ».

À l'article 104, le texte proposé pour l'article 5, paragraphe 5, les auteurs prévoient la publication des décisions, sans pour autant préciser de quelle publication il s'agit. Comme l'ILR publie ses décisions à travers son site internet, les auteurs du projet de loi ont inséré cette information.

L'article 5, paragraphe 7 est à supprimer, car superfétatoire, étant donné que le recours en annulation constitue le recours de droit commun.

27. Amendement de l'article 106

27.1. Texte proposé

« **Art. 106.** L'article 6 de la loi du 3 août 2010 est complété par le texte suivant :

« Art. 6. (1) (...)

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 sub 1 ci-dessus.

(...)

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa ~~précédent~~^{1^{er}} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(...)

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement. »

27.2. Commentaire

Au paragraphe 2, alinéa 2, les termes « sub 1 ci-dessus » ont été remplacés par l'indication exacte du paragraphe visé, à savoir le paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

Au paragraphe 6, ont été remplacés les mots « alinéa précédent » par les termes « alinéa 1^{er} », car l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut en effet avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Le paragraphe 10 de l'article précité a été complété *in fine* par l'ajout « ... procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement ».

28. Amendement de l'article 110

28.1. Texte proposé

« **Art. 110.** La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante ~~peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant~~ : « loi du ... relative à la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire ».

28.2. Commentaire

L'article spécial portant introduction d'un intitulé de citation a été adapté selon les recommandations du Conseil d'Etat.

III.

Textes coordonnés

Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

(Mém. A - 40 du 18 mai 1995, p. 1168; doc. parl. 3977; dir. 91/440)

modifiée par:

Loi du 28 mars 1997

(Mém. A - 25 du 21 avril 1997, p. 881; doc. parl. 4265)

Loi du 11 juin 1999

(Mém. A - 86 du 2 juillet 1999, p. 1794; doc. parl. 4217; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

Loi du 24 juillet 2000

(Mém. A - 66 du 4 août 2000, p. 1326; doc. parl. 4563)

Loi du 3 juin 2003

(Mém. A - 84 du 20 juin 2003, p. 1596; doc. parl. 4942 et 5032; Rectificatif: Mém. A - 97 du 15 juillet 2003, p. 1972)

Loi du 19 décembre 2003

(Mém. A - 184 du 31 décembre 2003, p. 3687; doc. parl. 5200)

Loi du 18 décembre 2003

(Mém. A - 195 du 31 décembre 2003, p. 4073; doc. parl. 5098)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 64 du 30 avril 2004, p. 958; doc. parl. 5192)

Loi du 18 avril 2004

(Mém. A - 65 du 5 mai 2004, p. 974; doc. parl. 5233)

Loi du 23 décembre 2005

(Mém. A - 217 du 29 décembre 2005, p. 3387; doc. parl. 5500)

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A - 141 du 16 août 2006, p. 2333; doc. parl. 5529)

Loi du 18 décembre 2006

(Mém. A - 222 du 21 décembre 2006, p. 3796; doc. parl. 5589)

Loi du 13 mars 2007

(Mém. A - 44 du 28 mars 2007, p. 800; doc. parl. 5198; dir. 97/11; Rectificatif: Mém. A - 164 du 29 août 2007, p. 3074)

Loi du 5 juin 2009

(Mém. A - 134 du 15 juin 2009, p. 1888; doc. parl. 5968)

Loi du 6 mai 2010

(Mém. A - 75 du 19 mai 2010, p. 1378; doc. parl. 6107)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A - 135 du 12 août 2010, p. 2194; doc. parl. 6110; dir. 2007/58)

Loi du 17 décembre 2010

(Mém. A - 240 du 24 décembre 2010, p. 4016; doc. parl. 6146)

Loi du 19 juin 2012

(Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1800; doc. parl. 6430; Texte coordonné: Mém. A - 146 du 18 juillet 2012, p. 1801)

Loi du 27 août 2013

(Mém. A - 162 du 9 septembre 2013, p. 3104; doc. parl. 6569)

Loi du 28 avril 2014

(Mém. A - 80 du 13 mai 2014, p. 1306; doc. parl. 6601)

Loi du 27 août 2014

(Mém. A - 171 du 1^{er} septembre 2014, p. 3228; doc. parl. 6684)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 248 du 23 décembre 2014, p. 4809; doc. parl. 6669)

Loi du 19 décembre 2014

(Mém. A - 249 du 23 décembre 2014, p. 4811; doc. parl. 6725)

Loi du 23 décembre 2014

(Mém. A - 265 du 29 décembre 2014, p. 5614; doc. parl. 6734 ; Rectificatif : Mém. A – 3 du 8 janvier 2015, p.14)

Loi du 12 avril 2015

(Mém. A - 75 du 17 avril 2015, p. 1459; doc. parl. 6770)

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A - 00 du 00 xx 0000, p. 0000; doc. parl. 0000 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 0000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} - Les principes de gestion du réseau »

Art. 1^{er}.

(Loi du 00 xx 0000)

« Le réseau national répond aux besoins globaux de l'aménagement du territoire, du développement de l'économie et de la mobilité de la population.

Ses raccordements avec les chemins de fer des pays voisins contribuent à son insertion appropriée dans les réseaux de transport transeuropéens et à une desserte ferroviaire adéquate de la région transfrontalière. »

Art. 2.

(Loi du 00 xx 0000)

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

1. « bénéfice raisonnable »₇ : un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années ;
2. « exploitant d'installation de service »₇ : toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la

directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;

3. **Le « gestionnaire de l'infrastructure » : est défini comme toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ;**
4. « infrastructure ferroviaire »₇ : l'ensemble des éléments faisant partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :
 - a) terrains ;
 - b) corps et plate-forme de la voie : remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, **etc.** ; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises ; accotements et pistes ; murs de clôture, haies vives, palissades ; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie ; croisements, **etc.** ; écrans pare-neige ;
 - c) ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, **etc.** ;
 - d) passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière ;
 - e) superstructure : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable ; appareils de voie, ~~etc.~~ ; plaques tournantes et chariots transbordeurs, à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction ;
 - f) chaussées des cours à de voyageurs et à de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons ;
 - g) installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications ; bâtiments affectés auxdites installations ; freins de voie ;
 - h) installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation ;
 - i) installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains : sous-stations, lignes d'alimentation entre

- les sous-stations et les fils de contact, caténaies et supports ;
troisième rail avec supports ;
- j) bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport ;
5. « installation de service » : l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui sont spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
6. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
7. « voies de garage » : les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions. »

Art. 3.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'Etat a la pleine propriété du réseau.

Les écritures cadastrales afférentes sont reprises dans un règlement grand-ducal énumérant les propriétés domaniales concernées. »

Art. 4.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'Etat pourvoit à la remise en état, à la modernisation et à l'entretien du réseau ainsi qu'aux raccordements ferroviaires internationaux.

Il décide de la construction de lignes nouvelles ainsi que de l'extension et de la suppression de lignes existantes.

Il a la charge de la police du réseau. Cette mission comporte l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation ferroviaire, de sûreté des personnes et des biens et de conservation et de viabilité du réseau.

Les prescriptions y relatives sont fixées par règlement grand-ducal. »

Art. 5.

(Loi du 00 xx 0000)

« La remise en état, la modernisation et l'extension du réseau, la suppression de lignes ainsi que l'adaptation et le développement des raccordements ferroviaires internationaux sont réalisés sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant **les Transports** dans ses attributions ~~les Transports~~, ci-après désigné par le terme « le ministre », avec le concours tant des services administratifs et techniques de l'Etat que du gestionnaire de l'infrastructure.

Le ministre peut s'assurer, avec l'accord du Gouvernement en conseil, tous autres concours nécessaires à la réalisation du programme d'investissement ferroviaire et des raccordements ferroviaires transfrontaliers. Il peut notamment engager, par contrat à

durée déterminée, du personnel expert en la matière dont un expert administrateur chargé de la coordination. Les frais y relatifs sont supportés à parts égales par les deux Fonds institués en vertu des articles 10 et 13. »

Art. 6.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) La gestion du réseau est confiée ~~aux~~ à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, dénommée ci-après « CFL », ~~ci-après dénommés « le gestionnaire de l'infrastructure » défini comme toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle commande.~~ Cette gestion comprend les missions suivantes :

1. la maintenance, le renouvellement, la modernisation et l'extension des installations fixes du réseau ferré luxembourgeois, y compris la stratégie du développement du réseau et des corridors internationaux ;
2. le bon déroulement des projets d'infrastructure ;
3. la gestion du trafic sur le réseau ferré luxembourgeois dans une optique de sécurité, de performance, de qualité et de service au client.

Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par l'Etat, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

(2) Les missions du gestionnaire de l'infrastructure et les modalités de mise en œuvre de ~~celles-ci~~ cette mission sont réglées par voie de contrat, d'une durée minimale de cinq ans, entre l'Etat et les CFL. Ledit contrat est approuvé par règlement grand-ducal. Le contrat précise les dispositions du chapitre *3bis* et comporte les éléments suivants :

1. le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, ~~Ce point englobe~~ englobant tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien, le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service et la construction de nouvelles infrastructures ;
2. la structure des versements ou des fonds alloués :
 - a) aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
 - b) à l'entretien et au renouvellement ;
 - c) à une nouvelle infrastructure ;
 - d) à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants ;
3. les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur les éléments suivants :
 - a) les performances des trains et la satisfaction de la clientèle ;

- b) la capacité du réseau ;
 - c) la gestion des actifs ;
 - d) les volumes d'activité ;
 - e) les niveaux de sécurité ; et
 - f) la protection de l'environnement ;
4. le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents ;
 5. les mesures d'incitation visées à l'article 14bis, paragraphe 1^{er} ;
 6. les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année ;
 7. la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État ;
 8. les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs ;
 9. les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ;
 10. les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.
- (3) Les modalités du contrat et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

(4) Les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, sont informés par l'Etat et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat. Ils peuvent exprimer leur avis sur le contrat avant sa signature. ~~Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.~~ »

Art. 7. [abrogé par la loi du 00 xx 0000]

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2 - L'institution d'un Fonds du rail »

Art. 8.

(Loi du 00 xx 0000)

« En matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par l'Etat sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposent d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux de l'État. »

Art. 9.

(Loi du 00 xx 0000)

« Le ministre développe l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte des besoins généraux de l'Union européenne, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Il est publié, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

Les projets de remise en état, de modernisation et d'extension du réseau ou de suppression de lignes sont repris dans un programme d'investissement quinquennal établi par le ministre avec le concours du gestionnaire de l'infrastructure et soumis préalablement à son exécution à l'approbation du Gouvernement en conseil.

Sur proposition du ministre une mise à jour du programme sera faite tous les ans par le Gouvernement. »

Art. 10.

(Loi du 00 xx 0000)

« Il est institué un fonds spécial, dénommé « Fonds du rail ».

(1) Sont imputés sur le Fonds du rail :

1. les dépenses occasionnées par la réalisation du programme d'investissement ;
2. les dépenses relatives aux acquisitions immobilières requises dans l'intérêt de la réalisation du programme d'investissement ;
3. les dépenses relatives à la gestion courante de l'infrastructure comprenant les frais d'entretien du réseau national ainsi que les dépenses relatives à la régulation du trafic ferroviaire sur ledit réseau ;
4. les frais d'experts et d'études relatifs à la réalisation du programme d'investissement ainsi que les frais d'études et de surveillance de la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
5. les dépenses relatives aux acquisitions d'infrastructures et d'installations ferroviaires existantes qui ne font pas partie du réseau national ;
6. les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds.

(2) Le Gouvernement est autorisé à réaliser les projets d'infrastructure ferroviaire énoncés au programme des investissements repris au paragraphe 3 et concernant la remise en état, la modernisation et l'extension du réseau ainsi que la suppression de lignes. Les projets en question comprennent les études préparatoires et définitives, l'acquisition des terrains et des immeubles bâtis, la construction, le parachèvement et l'équipement des voies, installations de voies et ouvrages d'art, les raccordements à l'infrastructure existante ainsi que le rétablissement des communications interrompues.

(3) Le Gouvernement est autorisé à imputer à charge des crédits de ce fonds spécial les dépenses concernant la réalisation des projets énumérés ci-après et qui dépassent le montant prévu par la législation portant exécution de l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution. »

(Loi du 3 juin 2003)

« Les dépenses d'investissement concernant ces projets ne peuvent pas dépasser les montants ci-après indiqués, sans préjudice des hausses légales de prix pouvant intervenir jusqu'à l'achèvement des travaux :

1a°	Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg)	12.518.623 €
1b°	Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg)	27.500.000 €
2°	Mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et de Rodange	319.920.000 €
3°	Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite « Ligne du Nord », en particulier de la section de voie Walferdange – Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne	14.497.656 €
4°	Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig	23.867.189 €
5°	Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares	9.441.223 €
6°	Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive)	25.161.193 €
7°	Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg	102.570.000 €
8°	Remise en état du viaduc « Pulvermuehle » en gare de Luxembourg	15.917.755 €
« 9°	(Loi du 6 mai 2010) Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau national	37.269.864,25 € »
10°	Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs	9.915.741 €
11°	Alimentation du réseau national en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21 ^e siècle	35.101.996 €
12°	Renouvellement et suppression de passages à niveau sur	12.345.098 €

	l'ensemble du réseau	
13°	Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen	
14°	Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigrassage dans les aiguilles des appareils de voie	8.676.273 €
15°	Modernisation et sécurisation de l'infrastructure ferroviaire de l'antenne de Kautenbach à Wiltz	31.463.086 €
« 16°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler	215 000 000 € »
17°	Ligne de Luxembourg à Wasserbillig. Modernisation des installations de signalisation et de télécommunication des postes de Wecker, Roodt, Oetrange et Sandweiler-Contern	25.606.000 €
« 18°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Réseau national. Aménagement d'un réseau numérique intégré ERTMS/GSM-R (partie infrastructure)	51.100.000 € »
19°	Ligne du Nord. Renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de ligne	40.016.000 €
20°	Tronçon de ligne Berchem/Nord-Oetrange et courbe de raccordement d'Alzingen. Renouvellement complet d'installations de voie	12.752.000 €
« 21°	<i>(Loi du 18 décembre 2003)</i> Raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, d'une part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Gouvy, dite Ligne du Nord, et, d'autre part, à la ligne de chemin de fer Luxembourg-Wasserbillig	389.680.000 € »
« 22°	<i>(Loi du 18 avril 2004)</i> Construction d'une antenne ferroviaire Belval-Usines – Belvaux-Mairie	95.450.000 € »
« 23°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'un nouveau viaduc à deux voies à la sortie Nord de la Gare de Luxembourg et réaménagement général de la tête Nord de la Gare de Luxembourg	334.000.000 € »
« 24°	<i>(Loi du 5 juin 2009)</i> Gare de Luxembourg. Reconstruction du passage supérieur situé	19.250.000 € »

	au point kilométrique 0,858 de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen (Rue d'Alsace)	
« 25°	<i>(Loi du 17 décembre 2010)</i> Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1	42.878.500 € »
« 26°	<i>(Loi du 19 juin 2012)</i> Ligne du Nord. Renouvellement complet de différents tronçons de voie avec amélioration de la plate-forme en vue de la mise en œuvre de traverses en béton	96.200.000 €
27°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase 1 : Renouvellement des Postes Directeurs sur la situation actuelle	42.000.000 €
28°	Gare de Differdange. Modernisation et renouvellement des installations fixes	51.000.000 € »
« 29°	<i>(Loi du 27 août 2013)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires	182.000.000 € »
« 30°	<i>(Loi du 28 avril 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne	60.800.000 € »
« 31°	<i>(Loi du 19 décembre 2014)</i> Construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg	292.013.570 € »
« 32°	<i>(Loi du 27 août 2014)</i> Ligne de Luxembourg à Troisvierges/frontière. Aménagement d'un point d'arrêt « Pfaffenthal-Kirchberg » à Luxembourg	96.297.629 »
« 33°	<i>(Loi du 23 décembre 2014)</i> Pôle d'échange multimodal de la gare d'Ettelbruck	98.000.000 »
« 34°	<i>(Loi du 12 avril 2015)</i> Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif	39.000.000 »

(Loi du 12 avril 2015)

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1^{er} octobre 2001.

Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1^{er} avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1^{er} octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1^{er} avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1^{er} octobre 2010. Ceux sous 29°, 30° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1^{er} octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1^{er} avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1^{er} octobre 2013. 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. »

(4) [ancien – abrogé par la loi du 00 xx 0000]

(Loi du 00 xx 0000)

« (5) Les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure présentent, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure. »

Art. 11.

(Loi du 00 xx 0000)

Le Fonds du rail est alimenté:

1. par des dotations budgétaires ;
2. par des emprunts ;
3. par le produit de la vente d'immeubles appartenant au domaine foncier et bâti du réseau et rendus disponibles après la réalisation du programme d'investissement ;
4. par des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales provenant des comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'article 20, paragraphe 2, et à l'article 19***bis***, paragraphe 5, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation qui sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées ;
5. par les revenus provenant de la location d'immeubles faisant partie du domaine foncier et bâti du réseau ;
6. par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets inscrits au programme d'investissement.

Les sommes dont question aux points deux à six sont portées directement en recette au Fonds. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3 - Les raccordements ferroviaires internationaux »

Art. 12.

(Loi du 00 xx 0000)

« La participation à la réalisation de projets ferroviaires situés en dehors du territoire national, lorsque ces projets contribuent au maintien et au développement des raccordements ferroviaires du Grand-Duché de Luxembourg avec ses pays voisins et à l'insertion du réseau national dans les réseaux de transport transeuropéens doit être autorisée par une loi spéciale. »

Art. 13.

(Loi du 00 xx 0000)

« Les dépenses engendrées par ces participations sont à charge d'un fonds spécial, dénommé Fonds des raccordements ferroviaires internationaux. Le ministre ordonnance les dépenses à charge de ce Fonds. »

Art. 14.

(Loi du 00 xx 0000)

« Le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux est alimenté:

1. par des dotations budgétaires;
2. par les subventions de l'Union européenne allouées au Grand-Duché de Luxembourg en vue de promouvoir la réalisation des raccordements visés à l'article 12;
3. par les rémunérations des participations de l'Etat dans des entités étrangères ou internationales qui sont, le cas échéant, chargées de la réalisation des projets prévus à l'article 12 ;
4. par des emprunts.

Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième points sont portées directement en recette au Fonds. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3bis - Coût de l'infrastructure et comptabilité »

Art. 14bis.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Des mesures d'incitation encouragent le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

(3) Le gestionnaire de l'infrastructure établit une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Chapitre 4 - Les missions du gestionnaire de l'infrastructure** »

Art. 15.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) La gestion du réseau comporte la charge de la conception, de la planification technique et financière, de l'adjudication et de la réalisation des travaux de renouvellement, de la maintenance de la totalité des voies et installations fixes du réseau, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires pour assurer la circulation des trains et la sécurité de cette circulation. Cette gestion inclut l'administration centrale et locale de la circulation des trains qui comprend le suivi, l'expédition et la réception, le dispatching et les systèmes de communication et d'information.

(2) Les mêmes modalités que celles prévues au paragraphe 1^{er} valent dans le cadre de projets d'extension du réseau ou de suppression des lignes dont la réalisation technique est confiée au gestionnaire de l'infrastructure.

(3) Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, l'Administration des chemins de fer déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée» et elle en informe le gestionnaire de l'infrastructure. Il en va de même des infrastructures susceptibles de souffrir d'une même pénurie dans un proche avenir.

(4) Lorsqu'une infrastructure est déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités, sauf si un plan de renforcement des capacités a déjà été mis en œuvre.

L'analyse des capacités détermine les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent de répondre de manière appropriée aux demandes de capacités et propose des méthodes permettant de satisfaire aux demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures à prendre à court et moyen terme pour y remédier.

L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

L'analyse des capacités est accomplie dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée saturée.

(5) Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée. Il indique :

1. les raisons de la saturation ;
2. l'évolution probable du trafic ;

3. les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure ;
4. les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût.

(6) Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre. Ce plan est soumis à l'approbation préalable du ministre.

(7) Aucune redevance de rareté n'est due sur l'infrastructure concernée dans les cas où :

1. le gestionnaire de l'infrastructure ne présente pas de plan de renforcement des capacités ; ou
2. le gestionnaire de l'infrastructure tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

(8) Nonobstant le paragraphe 7, et sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 1^{er} de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire, les redevances sont dues si :

1. le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant au contrôle du gestionnaire de l'infrastructure; ou
2. les options qui s'offrent au gestionnaire de l'infrastructure ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

(9) Pour l'exécution des travaux lui incombant, le gestionnaire de l'infrastructure est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Etat en matière de travaux publics. Toutefois, il demeure soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Etat, de ces lois et règlements. »

Art. 16.

(Loi du 00 xx 0000)

« Les opérations immobilières qui sont réalisées dans l'intérêt de la mise en œuvre du programme dont question à l'article 10, paragraphes 2 et 3, sont reconnues d'utilité publique.

Le plan des parcelles à exproprier et la liste des propriétaires concernés sont approuvés par règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat entendu en son avis. Les dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique sont d'application ; lorsque la réalisation d'un projet reconnu d'utilité publique relève du programme des investissements prévu à l'article 10, les mesures préparatoires relatives à l'expropriation sont diligentées par le ministre qui assume les attributions dont question aux articles 11, 12, 13, 15, 19 et 22 de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. »

Art. 17.

(Loi du 00 xx 0000)

« Le gestionnaire de l'infrastructure a l'obligation d'entretenir constamment le réseau et toutes ses dépendances dans un état tel que les besoins du trafic et la circulation des trains sont assurés dans des conditions de sécurité et de commodité appropriées.

Toutefois, cette obligation est limitée, en cas de réduction du trafic, aux exigences du service réduit maintenu et en cas de suspension ou de suppression du trafic ferroviaire sur une ligne ou une section de ligne en ce qui concerne le gros œuvre de l'infrastructure, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité publique et le respect des droits des tiers. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut être autorisé par le ministre à supprimer les installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations ainsi apportées à l'exploitation. »

Art. 18.

(Loi du 00 xx 0000)

« Dans les limites de la mission lui dévolue en vertu de l'article 6, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, tant envers l'Etat qu'envers les particuliers et notamment envers les entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau national, du dommage causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde. »

Art. 19.

(Loi du 00 xx 0000)

« Le gestionnaire de l'infrastructure réalise et entretient les embranchements particuliers conformément aux modalités fixées dans le contrat de gestion à conclure selon l'article 6.

Les conditions de la réalisation, de l'entretien et de l'usage de ces embranchements particuliers sont convenues entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'embranché. »

Art. 20.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissements et de financement. Il veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels ont accès aux informations pertinentes et ont la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

(2) D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille, en ce qui concerne la gestion du réseau, à séparer les produits et les charges se rapportant aux investissements, à l'entretien et à la régulation du trafic.

D'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre

part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux alinéas 1er et 3 du présent paragraphe sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

(3) Dans le respect d'une gestion financière saine, le gestionnaire de l'infrastructure effectue les paiements correspondant aux engagements financiers et recouvre les recettes relevant des missions lui confiées ~~dans le cadre~~ sur base de la présente loi.

Conformément aux modalités fixées par le contrat de gestion prévu à l'article 6, l'Etat rémunère les prestations effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure à charge des crédits du Fonds du rail et le gestionnaire de l'infrastructure verse au profit du Fonds du rail les recettes dont le recouvrement lui a été confié. »

Art. 21.

Sont abrogés l'article 49 et l'article 50, à l'exception de son dernier alinéa, de la loi du 23 décembre 1994 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 1995.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(Mém. A – 86 du 02.07.1999, p. 1794 ; doc. parl. 4217 ; dir. 91/440, 95/18, 95/19)

modifiée par

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A – 141 du 16 août 2006, p. 2330 ; doc. parl. 5529)

Loi du 22 juillet 2009

(Mém. A – 169 du 27 juillet 2009, p. 2466 ; doc. parl. 5824 ; dir. 2004/49)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A – 135 du 12 août 2010, p. 2194 ; doc. parl. 6110 ; dir. 2007/58)

Loi du 14 décembre 2011

(Mém. A – 273 du 27 décembre 2011, p. 4884 ; doc.parl. 6282 ; dir. 2008/110, 2004/49)

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A – 00 du 00 xx 0000, p. 00 ; doc.parl. 00 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 0000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} - Objet et définitions »

Art. 1^{er}.

(Loi du 00 xx 0000)

« La présente loi détermine les critères d'obtention et de validité des licences et règle les conditions d'accès et d'utilisation du réseau national que doivent respecter les entreprises ferroviaires qui s'établissent au Luxembourg ou qui sont autorisées à effectuer des services de transport sur le réseau national, soit seules, soit dans le cadre d'un regroupement international. »

Art. 2.

(Loi du 00 xx 0000)

« Au sens de la présente loi et de ses règlements d'exécution on entend par :

1. « accord transfrontalier » : tout accord entre deux ou plusieurs Etats membres ou entre des Etats membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers ;
2. « alternative viable » : l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
3. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
4. « candidat » : toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 **du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux**

- services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil** et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure ;
5. « capacité(s) de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période ;
 6. « dirigeant » : la personne physique qui, seule ou de concert avec un ou plusieurs autres dirigeants, assume une responsabilité effective et permanente dans la direction d'une entreprise ferroviaire ;
 7. « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
 8. « horaire de service » : les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire ;
 9. « infrastructure saturée » : un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
 10. « itinéraire de substitution » : un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné ;
 11. « licence » : une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue, qualité qui peut être limitée à l'exploitation de certains types de services ;
 12. « matériel roulant » : le matériel roulant qui est admis à la circulation sur le réseau national et qui fait l'objet d'une classification répondant aux définitions prévues à cet effet dans l'annexe I de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel telle que modifiée par la suite ou aux normes internationales en tenant lieu ;
 13. « plan de renforcement des capacités » : une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre et visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui entraînent la déclaration d'une section de l'infrastructure comme « infrastructure saturée » ;
 14. « regroupement international » : toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents de l'Union européenne en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre Etats membres ;

15. « répartition » : l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par l'Administration, en sa qualité d'organisme de répartition ;
16. « réseau » : l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure ;
17. « service de fret international » : un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
18. « service international de transport de voyageurs » : un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train est assemblé ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière ;
19. « sillon » : la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
20. « transit » : la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire. »

Art. 3.

(Loi du 00 xx 0000)

« Toute entreprise ferroviaire effectuant des transports sur le réseau national est titulaire d'une licence répondant aux critères de la présente loi. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} bis - Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 3bis.** (1) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire nationale aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

(2) Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure nationale pour l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs au cours desquels les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la

directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite.

Les dispositions d'un accord transfrontalier ne font pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires et ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

(3) À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, l'organisme de contrôle visé à l'article 1^{er} de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire détermine si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents.

(4) L'Etat peut limiter le droit d'accès sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public conformes au droit de l'Union. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2 - Les conditions d'obtention et de validité des licences »

Art. 4.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) En vue d'obtenir une licence délivrée en conformité avec les dispositions de la présente loi, les entreprises établies au Luxembourg exercent les activités de transporteur de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer à titre principal et assurent elles-mêmes la traction des trains.

(2) Les changements apportés à l'objet social ou affectant autrement la situation juridique de l'entreprise, les modifications et extensions significatives des activités ainsi que les changements de dirigeants obligent l'entreprise ferroviaire, titulaire d'une licence, à demander à l'autorité compétente le réexamen de cette licence. »

Art. 5.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Les dispositions du présent chapitre 2 ne sont pas applicables aux entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du Luxembourg et qui effectuent des transports internationaux au Luxembourg sans y disposer d'un établissement.

(2) La licence visée à l'article 4, paragraphe 1^{er}, peut être refusée aux nationaux de pays non membres de l'Union européenne, lorsqu'un régime de réciprocité accordant les mêmes droits aux nationaux luxembourgeois n'a pas été convenu entre ces pays et les autorités luxembourgeoises. »

Art. 6.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Le membre du Gouvernement ayant **les Transports** dans ses attributions **les Transports**, ci-après désigné par le terme « le ministre », est l'autorité compétente pour accorder les licences, leur changement ou leur extension. Il est de même compétent pour retirer ou suspendre une licence pour les motifs et dans les formes prévus par la présente loi et les règlements grand-ducaux pris en son exécution. Le ministre statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations visées à l'article 9, paragraphe 2, lui ont été présentées. Il prend en compte toutes les informations disponibles. Il communique, sans délai, sa décision à l'entreprise ferroviaire qui a demandé la licence.

(2) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante sont instruites par le ministre qui statue sur ces demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier complet de la demande lui a été remis.

Les décisions de refus sont motivées ; elles sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

Art. 7.

L'entreprise ferroviaire qui demande ou détient une licence, doit pouvoir prouver, à tout moment, qu'elle satisfait aux exigences

- d'honorabilité,
- de capacité financière appropriée et
- de capacité professionnelle,

spécifiées aux articles 8 à 10.

Art. 8.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires du ou des dirigeants de l'entreprise qui résultent de l'extrait récent de leur casier judiciaire ou d'une attestation officielle en tenant lieu, à produire ensemble avec la demande prévue à l'article 7, et de tous les éléments fournis par l'enquête administrative diligentée par le ministre en vue de l'octroi éventuel de la licence.

Les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites, si le ou les dirigeants :

1. n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave ;
2. n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite ;
3. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves dans le domaine de la législation spécifique applicable au transport ;
4. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail ;
5. n'ont pas été condamnés pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.

Le demandeur ou le titulaire d'une licence qui ne remplit pas ou qui ne remplit plus la condition d'honorabilité peut la recouvrer par une réhabilitation ou une mesure ayant un caractère équivalent.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des licences ferroviaires, à traiter des données judiciaires concernant tant l'entreprise que ses dirigeants. »

Art. 9.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer des ressources financières requises pour faire face, à tout moment, pendant une période d'au moins douze mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles évaluées sur base d'hypothèses réalistes.

(2) L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise et, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel.

Pour cet examen, des informations détaillées sont fournies sur les éléments suivants :

1. ressources financières disponibles ;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie ;
3. capital d'exploitation ;
4. coûts pertinents ;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise ;
6. impôts et cotisations sociales.

L'entreprise ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour son activité.

Dans le cadre de l'appréciation de la capacité financière, l'entreprise présente un rapport d'un réviseur d'entreprises. Ce rapport comporte toutes les informations utiles relatives aux éléments visés au ~~premier alinéa~~ à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe et est accompagné de tous les documents appropriés à établir par les établissements bancaires et les instances administratives concernés. »

Art. 10.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'entreprise apporte la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'elle a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'elle possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces quant aux transports pour lesquels la licence sera valable.

L'entreprise ferroviaire respecte les dispositions légales en matière douanière et fiscale, celles concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et les droits du personnel à son service, de ses voyageurs et de ses chargeurs, ainsi que celles destinées à assurer des avantages ou une protection au consommateur. »

Art. 11.

(Loi du 00 xx 0000)

Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers.

L'entreprise ferroviaire rapporte la preuve qu'elle dispose de moyens financiers suffisants pour assumer les conséquences financières de sa responsabilité civile.

Il est satisfait à cette obligation :

1. soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'entreprise avec une entreprise d'assurance autorisée ;
2. soit par le cantonnement de moyens propres à cette fin ;
3. soit par la présentation d'une garantie financière jugée suffisante établie par une banque dûment autorisée ou par toute autre entreprise solvable.

L'entreprise ferroviaire établit la conformité de sa situation aux dispositions du présent article par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant que l'entreprise répond aux exigences légales en question. Ce rapport est présenté au moment de la demande et ensuite au moins tous les cinq ans. »

Art. 12.

(Loi du 00 xx 0000)

« Les licences accordées en vertu de la présente loi sont valables sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

Tous les cinq ans ces licences sont sujettes à un réexamen par le ministre. Ce réexamen qui porte sur les exigences des articles 7 et 11, a lieu dans les conditions prévues par les articles 13, 14 et 15.

Les changements et extensions des licences interviennent à la demande des entreprises intéressées. »

Art. 13. (1) Les demandes en obtention d'une licence nouvelle et les demandes de changement ou d'extension d'une licence existante doivent comprendre tous les renseignements nécessaires à leur appréciation et notamment ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre est en droit de demander la production de tout document ou information pertinent supplémentaire en vue de l'instruction du dossier. En vue de l'établissement, du changement ou l'extension d'une licence, le ministre peut agréer des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer, en tout ou en partie, les travaux relatifs à l'instruction des demandes présentées.

(2) Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention, du changement ou de l'extension d'une licence sont à charge du requérant.

(3) Toute demande en obtention ainsi que toute demande de changement ou d'extension d'une licence sont assujetties à une taxe administrative.

Le montant de la taxe, qui ne peut être inférieur à mille deux cent cinquante euros ni supérieur à cinq mille euros, et son mode de perception sont fixés par règlement grand-ducal.

Art. 14.

(Loi du 00 xx 0000)

« Lorsqu'il existe un doute quant au respect des exigences relatives à la délivrance et à la validité d'une licence qu'il a accordée, le ministre peut procéder ou faire procéder à tout moment à la vérification du respect de ces exigences.

Lorsque ce doute concerne une entreprise dont la licence a été accordée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne, le ministre en informe cette autorité ainsi que la Commission européenne. »

Art. 15.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Le ministre peut retirer la licence, sans autre forme de procédure, si elle n'est pas utilisée endéans les deux ans après sa délivrance, ou que l'entreprise a cessé son activité depuis deux ans.

Le ministre peut suspendre ou retirer la licence lorsque:

1. l'entreprise ferroviaire viole gravement ou de façon répétée :
 - a) les conditions de la licence ; ou
 - b) les prescriptions de l'Union européenne ; ou
 - c) les prescriptions nationales ; ou
2. en cas de difficulté financière, il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration satisfaisante de l'entreprise dans un délai raisonnable ; ou
3. l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences des articles 7 et 11.

(2) A condition que la sécurité ne soit pas compromise, une licence provisoire valable pour six mois peut être délivrée pour permettre à une entreprise ferroviaire de poursuivre son activité parallèlement à sa réorganisation interne, lorsque les conditions d'octroi de la licence ne sont plus données.

(3) Le ministre informe l'Agence ferroviaire européenne des licences qu'il a délivrées, suspendues ou retirées ainsi que des changements, extensions et renouvellements de licences qu'il a accordées. »

Art. 16. Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 17.

(Loi du 00 xx 0000)

(1) Les infractions aux dispositions des articles 4, 11 et 15 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de deux cent cinquante à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence, la juridiction saisie du fond de l'affaire doit prononcer la fermeture de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

En cas de changement ou d'extension illégaux d'une entreprise la juridiction saisie du fond de l'affaire prononce uniquement la fermeture de la partie non autorisée ou prohibée de l'entreprise concernée jusqu'à la délivrance de la licence.

(3) La juridiction saisie du fond de l'affaire peut sans préjudice des peines prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 ordonner la fermeture de l'entreprise pour une durée de deux mois à cinq ans, même si la licence a été délivrée.

(4) La fermeture d'entreprise prononcée par une décision judiciaire ayant acquis force de chose jugée produit ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat. L'exécution de toute décision ordonnant la fermeture d'une entreprise doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire a acquis force de chose jugée. »

Art. 18. (1) En cas d'exploitation non autorisée d'une entreprise ou de poursuite de ses activités au-delà du terme de la validité de la licence ainsi qu'en cas de changement ou d'extension illégale d'une entreprise déjà autorisée, le procureur d'Etat ou une partie lésée peuvent demander auprès de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement du lieu où l'entreprise est située la fermeture provisoire de l'entreprise concernée.

(2) La requête en fermeture, notifiée aux dirigeants de l'entreprise au moins vingt-quatre heures à l'avance, par lettre recommandée avec accusé de réception, est déposée au greffe de la juridiction appelée à statuer. Cette requête indique le jour, l'heure et le lieu de la comparution devant la chambre du conseil.

(3) Il est statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public ainsi que les parties entendues en leurs explications orales.

(4) Si la chambre du conseil constate l'existence d'indices suffisants indiquant que l'exploitation de l'entreprise est faite en contravention de la présente loi, elle prononce la fermeture provisoire de l'entreprise.

(5) La décision de fermeture provisoire de l'entreprise produit ses effets aussi longtemps que les conditions légales régissant le droit d'établissement ne sont pas remplies, à moins que la fermeture ne soit levée par un jugement du tribunal compétent ayant acquis force de chose jugée.

(6) L'ordonnance de la chambre du conseil est susceptible d'appel devant la chambre du conseil de la Cour d'appel.

(7) L'appel est consigné sur un registre tenu à cet effet au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Il doit être formé dans un délai de trois jours, qui court contre le procureur d'Etat à compter du jour de l'ordonnance et contre les autres parties en cause à compter du jour de la notification par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit être faite dans les vingt-quatre heures de la date de l'ordonnance.

(8) Le greffier avertit les autres parties de la déclaration d'appel dans les vingt-quatre heures de la consignation sur le registre.

(9) L'audience de la chambre du conseil de la Cour d'appel n'est pas publique.

Le ou les dirigeants de l'entreprise, la partie civile et toute autre partie en cause ou leurs conseils que le greffier avertit au plus tard trois jours avant les jours et heures de l'audience, ont seuls le droit d'y assister et de fournir tels mémoires et faire telles réquisitions, verbales ou écrites qu'ils jugent convenables.

Les formalités du présent paragraphe sont à observer à peine de nullité, sauf si le ou les dirigeants de l'entreprise ou la partie civile y ont renoncé.

Le ou les dirigeants de l'entreprise ou leur conseil ont toujours la parole les derniers.

(10) Les notifications et avertissements visés au présent article se font par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les pièces sont transmises par le procureur d'Etat au procureur général d'Etat, à l'exception des pièces à conviction qui restent au greffe du tribunal d'arrondissement.

(11) Le droit d'appel appartient également au procureur général d'Etat qui dispose à cet effet d'un délai de cinq jours à partir de la date de l'ordonnance.

Cet appel peut être formé par déclaration ou notification au greffe du tribunal dont relève la chambre du conseil. Le greffier en avertit immédiatement les parties.

(12) La décision de fermeture provisoire émanant d'une chambre du conseil est exécutoire nonobstant tout recours exercé contre elle.

(13) Tout manquement aux fermetures d'entreprise prononcées par une chambre du conseil ou par une juridiction du fond est puni des peines prévues à l'article 17.

Art. 19. Disposition transitoire.

Une licence valable pour un an peut être délivrée aux entreprises qui en font la demande dans les 12 mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, et qui justifient avoir depuis un an au moins exercé à titre principal les activités d'une entreprise ferroviaire au sens de l'article 2, sous réserve pour ces entreprises de remplir en outre les conditions d'honorabilité et de capacité financière prévues respectivement aux articles 8 et 9.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2bis - Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 19bis.** (1) Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'Etat et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'Etat.

(2) Les entreprises ferroviaires ajustent au marché leurs activités et les gèrent sous la responsabilité de leurs organes de direction.

(3) Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre

financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière. Ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

(4) Compte tenu des lignes directrices de politique générale arrêtées par l'Etat les entreprises ferroviaires sont libres:

1. de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 21 et 22 de la présente loi ;
2. de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification ;
3. de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres ;
4. de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion ;
5. de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

(5) Des comptes de profits et pertes et des bilans distincts sont tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n°1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés à l'alinéa 1^{er} et à l'article 20, paragraphe 2 de la loi modifiée du 10 juin 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3 - La répartition des sillons »

Art. 20.

(Loi du 00 xx 0000)

« (1) Les entreprises ferroviaires qui sont établies au Luxembourg et qui possèdent une licence établie selon l'article 4, sont admises à effectuer des transports sur le réseau national dans les conditions de la présente loi.

(2) Les entreprises ferroviaires qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne, et qui peuvent se prévaloir d'une licence délivrée par cet Etat, bénéficient, dans les limites de la validité de leur licence, des droits d'accès prévus par le droit de l'Union européenne. Des droits d'accès non prévus par le droit de l'Union européenne peuvent être accordés à ces entreprises sur base de la réciprocité. Un règlement grand-ducal en arrêtera les modalités.

Les regroupements internationaux bénéficient des mêmes droits à condition que les entreprises ferroviaires qui les constituent possèdent une licence délivrée par l'Etat membre de leur établissement.

(3) Le droit d'accès au réseau national peut être refusé aux entreprises établies dans un pays non membre de l'Union européenne si un régime de réciprocité n'accorde pas aux entreprises ferroviaires établies au Luxembourg les mêmes droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire de ce pays.

(4) Les entreprises ferroviaires établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne sont admises à effectuer des transports ferroviaires nationaux à partir de la date et dans les conditions fixées par une directive ou un règlement du Conseil de l'Union européenne déterminant les conditions d'admission de ces entreprises aux transports nationaux dans un autre Etat membre.

Un règlement grand-ducal, pris sur la 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, en fixera les modalités d'exécution et les pénalités des infractions.

(5) Ont également accès au réseau les trains et engins de service que le gestionnaire de l'infrastructure y fait circuler pour les besoins de la maintenance du réseau et la sécurité du trafic. Il en est de même du matériel roulant dont question à l'article 30.

(6) Toute entreprise ferroviaire établie au Luxembourg ou autorisée à effectuer des services de transports sur le réseau national est en droit de soumettre à tout moment à la Commission européenne la question de la compatibilité des exigences de la législation luxembourgeoise avec le droit de l'Union européenne et la question du caractère non discriminatoire de ces exigences. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 20bis.**L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi modifiée du 22 juillet 2009 surrelative la sécurité ferroviaire. »

Art. 21.

(Loi du 00 xx 0000)

La répartition des sillons se fait dans le respect du droit de l'Union européenne par référence à l'horaire de service établi selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les sillons disponibles sont attribués de sorte à assurer aux entreprises ferroviaires un accès équitable et non discriminatoire au réseau national et à répondre, dans la mesure du possible, aux besoins des utilisateurs et des différents types de services de transports ferroviaires.

Lorsqu'une section de ligne du réseau national a été déclarée saturée, les sillons sont affectés en fonction des priorités suivantes :

1. les services de transport de voyageurs effectués dans le cadre d'un contrat de service public passé avec l'Etat ;
2. les services de transport nationaux ou internationaux de voyageurs ;
3. les services de transport nationaux ou internationaux de marchandises.

Les sillons sont alloués pour une durée maximale qui correspond à une période de l'horaire de service. Toutefois, des accords-cadre peuvent être conclus pour une durée maximale de cinq ans.

Ce règlement grand-ducal spécifie les conditions d'octroi de modification ou de suppression des sillons alloués à titre temporaire ou définitif, tout en précisant les hypothèses où la modification ou la suppression a lieu sans indemnité pour le bénéficiaire du sillon.

Sauf l'accord préalable de l'organisme de répartition prévu à l'article 22, il est interdit aux entreprises ferroviaires bénéficiaires d'un ou de plusieurs sillons de mettre ceux-ci à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire ou de les affecter à d'autres services que ceux pour lesquels le ou les sillons ont été attribués. Le non-respect de l'interdiction qui précède peut entraîner des mesures administratives de la part de l'organisme de répartition, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'attribution de sillons pour un délai déterminé.

Art. 22.

(Loi du 00 xx 0000)

(1) La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition indépendant dont la fonction est assumée par l'Administration des chemins de fer, **appelée dénommée** ci-après « l'Administration ».

(2) L'organisme de répartition arrête l'horaire de service après avoir, le cas échéant, demandé l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, tout en veillant à une utilisation optimale des capacités du réseau national, à la continuité du service au-delà des frontières nationales ainsi qu'à une insertion appropriée du service ferroviaire dans le trafic empruntant les réseaux transeuropéens de transports. Il concourt à l'organisation des sillons internationaux selon les modalités de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Dans le cadre de son programme de répartition des sillons, l'organisme de répartition doit tenir compte des demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sur le réseau national. En vue de l'obtention de sillons, toute entreprise ferroviaire est tenue de soumettre à l'organisme de répartition un programme de mesures selon lequel elle assure le contrôle interne de l'application des normes de sécurité et de la réglementation ainsi que le respect par son propre personnel de ces normes et de cette réglementation.

L'organisme de répartition vérifie si l'entreprise ferroviaire qui demande ou qui s'est vu allouer un ou plusieurs sillons peut se prévaloir du certificat de sécurité prescrit par l'article 20bis et il conclut avec cette entreprise les accords requis en vue de la mise en circulation des trains pour lesquels cette entreprise s'est vu attribuer lesdits sillons.

L'organisme de répartition doit être en mesure d'indiquer à tout moment à toute personne intéressée les capacités d'infrastructure qui ont été attribuées aux entreprises ferroviaires.

L'attribution des sillons intervient selon les modalités du chapitre 3 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, les critères d'attribution étant déterminés dans un règlement grand-ducal.

(3) [abrogé]

(4) L'Administration respecte la confidentialité des informations qui lui sont communiquées par une entreprise ferroviaire dans l'exercice de ses fonctions.

(5) à (9) [abrogés]

Art. 22bis.[abrogé]

Art. 23.

(Loi du 00 xx 0000)

« Les frais de dossier et d'expertise nécessaires à l'étude d'une demande d'utilisation du réseau national ou d'une demande d'allocation de sillon sont à la charge du demandeur. Ils sont déterminés suivant un barème fixé par règlement grand-ducal.

L'Administration est autorisée à se faire remettre par les entreprises ferroviaires demandant l'allocation d'un sillon une caution dont le montant est repris dans les tarifs ci-avant. En cas de non-utilisation du sillon cette garantie reste acquise à l'Administration. Elle ~~sera~~est déduite de la redevance d'utilisation dans le cas contraire. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 4 - Les redevances d'utilisation »

Art. 24.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'établissement des règles de tarification spécifiques ainsi que la détermination de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure sont confiés à un organisme de tarification dont la fonction est assumée par l'Administration des chemins de fer, instituée en vertu de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

L'organisme de tarification assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les candidats organisant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes au système de redevance pour l'utilisation de l'infrastructure instauré par règlement grand-ducal et aux règles définies dans le DRR. »

Art. 25.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'utilisation du réseau national est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque candidat dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 24 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont facturées par l'organisme de tarification et prélevées pour compte de l'Etat par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau national. Elles sont imputées au Fonds du rail.

L'organisme de tarification doit pouvoir prouver que les redevances à payer par un candidat ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification tient à la disposition de tout candidat demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées.»

Chapitre V – [abrogé]

Art. 26 à 29. *[abrogés]*

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 6 – Dispositions finales »

Art. 30.

(Loi du 00 xx 0000)

« L'accès aux infrastructures ferroviaires nationales de matériel patrimonial muséologique et touristique est soumis au respect des dispositions des articles 20 et 20bis de la présente loi. La circulation de matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique sur le réseau national n'est acceptée que sous la responsabilité d'une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le réseau pour les services demandés ou d'un gestionnaire de l'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité. »

Art. 31. Les infractions aux dispositions des articles 20 à 25 ou aux règlements pris en leur exécution commises par les personnes qui dirigent une entreprise effectuant des transports par chemin de fer ou qui sont au service d'une telle entreprise sont punies des peines prévues à l'article 17, paragraphe 1^{er}.

Art. 32. Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 33. La présente loi entrera en vigueur le premier jour du sixième mois suivant sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Loi du 22 juillet 2009 ayant pour objet

A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ;

B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire ;

C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer ; et

D) de modifier

a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et

b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

(Mem. A – 169 du 27 juillet 2009, p. 2466 ; doc. parl. 5824 ; dir. 2004/49)

modifiée par :

Loi du 14 décembre 2011

(Mém. A – 273 du 27 décembre 2011, p. 4884 ; doc. parl. 6282 ; dir. 2008/110)

Règlement grand-ducal du 15 octobre 2012

(Mém. A – 224 du 18.10.2012, p. 3028)

Loi du 25 mars 2015

(Mém. A – 59 du 31 mars 2015, p. 1130 ; doc. parl. 6459)

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A – 00 du 00 xx 0000, p. 00 ; doc. parl. 00 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} - Champ d'application et définitions »

Art. 1^{er}. La présente loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les exigences en matière d'accréditation des centres de formation chargés de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.

Sont exclus du champ d'application de la présente loi les tramways et les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises, de même que les véhicules à caractère patrimonial qui circulent exceptionnellement sur les réseaux nationaux et ceci seulement dans l'intérêt de préserver, de maintenir et de promouvoir le chemin de fer et son histoire, à condition qu'ils respectent les règles et réglementations nationales en matière de sécurité afin de garantir une circulation en toute sécurité de ces véhicules. De même sont exclus les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux, y compris les ateliers, véhicules et personnels.

En ce qui concerne les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés exclusivement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux ainsi que les personnes et associations opérant exclusivement sur ces réseaux, un règlement grand-ducal arrête les conditions de sécurité spécifiques applicables à l'exploitation ferroviaire de ces réseaux.

(Loi du 00 xx 0000)

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

1. « accident » : un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables. Les accidents sont ventilés suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres ;
2. « accident grave » : toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire. On entend par « importants dommages » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros ;
3. « Administration des chemins de fer » : l'administration publique instituée par la présente loi comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive modifiée 2004/49/CE ;
4. « Agence ferroviaire européenne » en abrégé « Agence » : l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité, instituée par le règlement 2004/881/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne ;
5. « autorité responsable des licences » : autorité compétente pour délivrer les licences ;
6. « candidat postulant à une fonction de sécurité » : toute personne postulant à l'admission ou au maintien à une fonction de sécurité, ci-après désigné par le terme « le postulant » ;
7. « connaissances linguistiques » : le niveau des connaissances linguistiques requis pour exercer une fonction de sécurité ;
8. « connaissances professionnelles » : les connaissances requises pour exercer une fonction de sécurité ;
9. « constituants d'interopérabilité » : tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de « constituant » recouvre des objets matériels mais aussi des objets immatériels comme les logiciels ;

10. « demandeur » : un centre de formation ou une personne ayant établi une société qui sollicite une accréditation aux fins de fournir des services de formation ;
11. « détenteur » : la personne ou l'entité, propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle au registre national des véhicules ;
12. « domaine de compétence » : secteur d'activités relatives à une tâche de sécurité pour laquelle le demandeur souhaite être accrédité ;
13. « entité chargée de l'entretien » : une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre national des véhicules (RNV) ;
14. « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente loi, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; toute entreprise qui assure uniquement la traction ;
15. « formateur » : une personne ayant les qualifications et compétences requises prévues à la présente loi et reconnue apte à préparer, à organiser et à dispenser une formation ;
16. « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises ;
17. « incident » : tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;
18. « interopérabilité » : l'aptitude du système ferroviaire transeuropéen à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles ;
19. « intervenant » : une entité ou toute personne travaillant sous la responsabilité d'un centre de formation accrédité pour fournir des services de formation ;
20. « méthodes de sécurité communes » en abrégé « MSC » : les méthodes élaborées pour procéder à l'évaluation des niveaux de sécurité, de réalisation des objectifs de sécurité et de conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;
21. « mode de communication spécifique » : les différents moyens de communications spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale ;
22. « objectifs de sécurité communs » en abrégé « OSC » : les niveaux de sécurité que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement

- utilisées pour le transport de marchandises) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques ;
23. « reconnaissance » : une déclaration formelle attestant les compétences du demandeur à faire passer et à noter des examens ;
 24. « registre national des véhicules » : le registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau national ;
 25. « services de formation » : processus ou séquences d'activités conçues en vue de permettre l'apprentissage des compétences professionnelles ;
 26. « service de maintenance lourde » : les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service ;
 27. « sous-systèmes » : le résultat de la division du système ferroviaire transeuropéen comme indiqué à l'annexe II des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle ;
 28. « spécifications techniques d'interopérabilité » en abrégé « STI » : les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE ;
 29. « système de gestion de la sécurité » : l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou par une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;
 30. « système ferroviaire » : l'ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE, ainsi que la gestion et l'exploitation du système dans son ensemble ;
 31. « système ferroviaire transeuropéen » : le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ;
 32. « tâches de sécurité » : les fonctions contribuant à la sécurité des trains et à celle des passagers ou marchandises transportées ;
 33. « terminologie spécifique » : le langage et le vocabulaire spécifiques au domaine ferroviaire utilisés sur l'infrastructure ferroviaire nationale.
 34. « véhicule » : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Un véhicule se compose d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ou de parties de ces sous-systèmes. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2 - Administration des chemins de fer »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 3.** Il est créé une Administration des chemins de fer, appelée ci-après « Administration », qui est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les

Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « le ministre ». Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des chemins de fer qui en est le supérieur hiérarchique.

Le personnel de l'Administration est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément aux articles 9 et 10 de la présente loi. L'Administration peut s'assurer l'assistance technique d'experts selon ses besoins. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 4.** (1) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente les missions suivantes :

1. veiller à ce que les véhicules soient dûment enregistrés et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour ;
2. instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le ministre des certificats et agréments de sécurité, ainsi que vérifier l'accomplissement de leurs conditions de validité ;
3. vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences ;
4. autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier leur exploitation et entretien conformes aux exigences essentielles les concernant ;
5. autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier l'exploitation et l'entretien conformes aux exigences essentielles les concernant ;
6. accomplir les missions lui dévolues dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau national ;
7. vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité ;
8. assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires ;
9. apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire ;
10. coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire ;
11. vérifier, dans le cadre des audits relatifs aux wagons de fret, la certification conforme de l'entité chargée de l'entretien ;
12. tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules y soient dûment inscrits et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour ;

13. adopter des décisions et modifier les éléments essentiels du système concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances ;
14. coopérer afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, y compris en ce qui concerne les accords-cadres prévus par règlement grand-ducal. L'Administration met en place les procédures appropriées et organise en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau ;
15. s'associer avec d'autres représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par l'Administration dans le document de référence du réseau, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite ;
16. s'accorder avec les autres organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer concernés sur les sillons internationaux à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité ;
17. adopter des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la facturation des redevances ;
18. tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation ;
19. ~~tenir, mettre à jour et adapter~~ établir, mettre à jour et publier le document de référence de réseau ;
20. présenter, pour le compte d'un candidat qui l'a dûment mandatée, des demandes d'attribution de sillons auprès d'autres organismes de répartition des capacités d'infrastructure avec lesquels elle coopère.

(2) L'Administration garantit en outre à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et évite tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. Elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(3) L'Administration des chemins de fer accomplit ses missions de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel, d'être entendues. Elle répond rapidement

aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 5.** Avant le premier septembre de chaque année, l'Administration rend compte, dans un rapport écrit, au ministre de l'exécution de ses missions au cours de l'année précédente. Le rapport contient :

1. les informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite ;
2. les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité ferroviaire ;
3. l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité ;
4. les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements en découlant ;
5. les dérogations décidées conformément à l'article 20ter.

Elle publie son rapport annuel et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre de l'année suivante. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 6.(1)** Dans la mesure où l'Administration ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour pouvoir effectuer toutes les inspections ou tous les contrôles exigés dans le cadre de l'accomplissement des missions de l'Administration, le Directeur peut, après en avoir été autorisé par le ministre, confier des missions à du personnel qualifié appartenant à des autorités de sécurité étrangères ou à une société privée spécialisée, à condition que :

1. la société privée présente toutes les garanties d'indépendance par rapport au gestionnaire de l'infrastructure ou à l'entreprise ferroviaire visés par ses inspections et contrôles ;
2. l'assistance procurée par du personnel d'une autorité étrangère fasse l'objet d'un contrat passé avec cette autorité ;
3. les procédures pratiquées et les documents utilisés soient conformes au cadre réglementaire luxembourgeois ;
4. les éléments recueillis permettent à l'Administration de prendre une décision en toute connaissance de cause.

(2) Les frais d'inspection et de contrôle sont à arrêter par règlement grand-ducal qui fixe les barèmes.

(3) Pour l'exécution de sa mission, l'Administration peut demander l'assistance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Dans les limites de ce qui est nécessaire à l'exécution des **vérifications** ~~missions~~ prévues à l'article 4, elle a le droit de demander rapport aux organes de direction et ~~de prendre connaissance sur place, des livres, comptes et autres documents de la société visée par l'inspection ou le~~

contrôle, d'accéder à tous les documents appropriés, mais sans les déplacer, ainsi qu'aux locaux, installations et équipements du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire.

(4) Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 7.**(1) En vue d'obtenir le certificat de sécurité et l'agrément de sécurité, le requérant adresse sa demande écrite sous pli recommandé au Directeur de l'Administration des chemins de fer.

La demande est rédigée en langue française ou allemande. Elle est remise en trois exemplaires. Elle indique l'objet de la demande et le relevé des pièces dont le requérant entend se servir. Elle est accompagnée de tous les pièces et documents exigés par la réglementation.

(2) Le requérant peut demander des informations sur les modalités d'obtention des certifications. L'Administration dresse un dossier d'information sur les exigences et met gratuitement tous les documents appropriés à la disposition du requérant. Des éléments d'orientation spécifiques sont fournis aux entreprises ferroviaires qui introduisent une demande de certificat de sécurité concernant des services sur une partie limitée du réseau ; ils précisent les règles applicables à la partie du réseau en question.

(3) L'Administration avise les demandes endéans les trois mois à compter du jour où le dossier comportant toutes les pièces utiles au bon déroulement de la procédure lui a été communiqué. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 8.** Dans la phase d'élaboration des règles nationales de sécurité, l'Administration consulte toutes les parties concernées et intéressées, y compris le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel. Les avis des parties intéressées sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans le mois suivant la transmission du projet. »

Art. 9. (1) En dehors d'un directeur, le cadre du personnel de l'Administration comprend, dans l'ordre hiérarchique, les fonctions et emplois suivants :

a) Dans la carrière supérieure :

grade de computation de la bonification d'ancienneté : grade 12 :

- des conseillers de direction première classe et des ingénieurs première classe ;
- des conseillers de direction et des ingénieurs-chefs de division ;
- des conseillers de direction adjoints et des ingénieurs principaux ;
- des attachés de Gouvernement premiers en rang et des ingénieurs-inspecteurs ;
- des attachés de Gouvernement et des ingénieurs.

b) Dans la carrière moyenne du rédacteur :

grade de computation de la bonification d'ancienneté : grade 7 :

- des inspecteurs principaux premiers en rang ;
- des inspecteurs principaux ;
- des inspecteurs ;
- des chefs de bureaux ;
- des chefs de bureaux adjoints ;
- des rédacteurs principaux ;
- des rédacteurs.

La promotion aux fonctions supérieures à celles de rédacteur principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

c) Dans la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien :

grade de computation de la bonification d'ancienneté : grade 7 :

- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux premiers en rang ;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs principaux ;
- des ingénieurs-techniciens inspecteurs ;
- des ingénieurs-techniciens principaux ;
- des ingénieurs-techniciens.

La promotion aux fonctions supérieures à celles d'ingénieur-technicien principal est subordonnée à la réussite d'un examen de promotion.

Lorsqu'un emploi d'une fonction de promotion n'est pas occupé, le nombre des emplois d'une fonction inférieure au grade de la même carrière pourra être temporairement augmenté en conséquence.

d) Le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat dans les limites des crédits budgétaires. En outre, le cadre prévu au présent paragraphe peut être complété par des stagiaires suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

(2) Le directeur doit être titulaire d'un diplôme de fin d'études universitaires représentant la sanction finale d'un cycle complet d'études universitaires, homologué ou reconnu conformément aux dispositions législatives en vigueur.

La nomination aux fonctions de directeur est faite au gré du Gouvernement.

(3) Les nominations aux fonctions classées au grade 9 et aux grades supérieures sont faites par le Grand-Duc. Les nominations aux autres grades sont faites par le ministre.

(4) Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, et pour autant qu'elles ne sont pas fixées par la présente loi, les conditions particulières d'admission au stage, de nomination et d'avancement du personnel de l'Administration sont fixées par voie de règlement grand-ducal.

(5) La loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat est modifiée comme suit :

a) L'article 22 section IV est modifié comme suit :

- au numéro 9 est ajoutée la mention « le directeur de l'Administration des Chemins de Fer ».

b) L'annexe A - classification des fonctions - rubrique I, « Administration générale », est modifiée comme suit :

- au grade 17 est ajoutée la mention « Administration des Chemins de Fer - directeur ».

c) L'annexe D - détermination - rubrique I, « Administration générale », est modifiée comme suit :

- à la carrière supérieure de l'administration, au grade 12 de la computation de la bonification d'ancienneté, au grade 17, est ajoutée la mention « directeur de l'Administration des Chemins de Fer ».

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 10.** Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations dévolues à l'Administration, des agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de l'Administration ou qui disposent des qualifications requises, peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration selon les modalités prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

L'agent transféré à l'Administration garde son statut de personnel des chemins de fer avec tous les droits et prérogatives que cela implique.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent transféré à l'Administration prête devant le ministre ou son délégué le serment qui suit :

« Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'Etat. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Le Trésor rembourse aux CFL les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3 – Mise en place et gestion de la sécurité ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 11.**(1) Les règles nationales de sécurité contiennent les exigences en matière de sécurité. Elles évoluent conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), aux objectifs de sécurité communs (OSC) et aux méthodes de sécurité communes (MSC).

Tout projet de règle nationale de sécurité qui exige un niveau de sécurité plus élevé que celui des OSC adoptés, ou qui est susceptible d'affecter sur le réseau national les activités effectuées par des entreprises ferroviaires qui sont établies en dehors du

Luxembourg en conformité avec les exigences du droit de l'Union européenne, est soumis par l'Administration à l'avis des parties intéressées conformément à l'article 8.

Les règles de sécurité nationales sont publiées par voie de règlement grand-ducal.

(2) Le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire adoptent, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les règles internes sont établies dans le respect des règles de sécurité nationales ; elles atteignent au moins les OSC et sont conformes aux exigences de sécurité définies dans les STI et MSC. Elles ne s'appliquent qu'à l'organisme qui les édicte.

(3) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité qu'ils assument, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les spécifications techniques d'interopérabilité et par les règles de sécurité nationales.

(4) Chaque année, avant le 30 juin, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le réseau national soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient:

1. des informations sur le processus de réalisation par le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité ;
2. la mise au point d'indicateurs de sécurité nationaux et des indicateurs de sécurité communs définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite, selon sa pertinence pour l'organisation déclarante ;
3. les résultats des audits de sécurité internes ;
4. des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure présentant un intérêt pour l'Administration. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 12.** Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures requises en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation du système ferroviaire et de maîtriser les risques qui en résultent en coopération les uns avec les autres. Ils appliquent les règles nationales de sécurité visées à l'article 11, paragraphe 1^{er} et établissent leur système de gestion de la sécurité conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe 2.

Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, le gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire est responsable de sa partie du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des tiers.

La responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de chaque entreprise ferroviaire dans l'exploitation du système ferroviaire n'affecte pas la responsabilité de chaque fabricant, fournisseur de services d'entretien, détenteur, prestataire de services et entité adjudicatrice de livrer du matériel roulant, des installations, des accessoires et des équipements ainsi que des services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 13.** La mise en circulation sur le réseau national de trains par une entreprise ferroviaire déterminée n'est admise que dans les conditions prévues par l'article 11, paragraphes 1^{er} et 2, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

La preuve du respect de ces conditions est rapportée soit par le fait d'être titulaire d'une licence luxembourgeoise prévue à l'article 4 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, soit par le rapport d'un réviseur d'entreprises certifiant l'existence de moyens financiers pour couvrir la responsabilité civile dont question à l'alinéa premier. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 4 - Certification de l'entreprise ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 14.** L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité. Le certificat de sécurité confirme l'acceptation du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. Il précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes. Il est valable sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne pour des activités de transport ferroviaires équivalentes.

Le certificat de sécurité se compose d'une certification générale et d'une certification spéciale.

La certification générale atteste l'établissement par l'entreprise ferroviaire d'un système de gestion de la sécurité en due forme et sa conformité aux normes et aux règles de sécurité pertinentes du droit de l'Union européenne.

La certification spéciale atteste l'acceptation par l'entreprise ferroviaire des mesures de sécurité applicables pour atteindre les exigences nationales spécifiques nécessaires pour la fourniture de ses services sur le réseau national en toute sécurité. Les exigences peuvent porter sur l'application des STI et des règles de sécurité nationales, y compris les règles d'exploitation du réseau, l'acceptation des certificats du personnel et l'autorisation de mettre en service les véhicules utilisés par les entreprises ferroviaires. La certification est fondée sur la documentation soumise par l'entreprise ferroviaire, conformément à l'annexe IV de la Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire telle que modifiée par la suite.

Le détail des conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe

également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait du certificat de sécurité. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 15.**(1) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des certificats de sécurité sur base des dossiers instruits par l'Administration.

(2) Le certificat de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

(3) Le ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement du certificat de sécurité à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités de transport ferroviaires effectuées par l'entreprise ferroviaire.

Le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen du certificat de sécurité.

Le ministre peut à tout instant procéder à la vérification des certificats de sécurité.

Le ministre procède au retrait de la certification générale et/ou de la certification spéciale en cas de manquement grave ou répété par une entreprise ferroviaire concernant l'utilisation des sillons alloués ou si le titulaire d'un certificat de sécurité délivré par le ministre ne remplit plus les conditions requises.

(4) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

(5) Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 16.L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité du certificat de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 5 - Certification du gestionnaire de l'infrastructure »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 17.** (1) Pour pouvoir gérer et exploiter l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure est titulaire d'un agrément de sécurité. L'agrément confirme l'acceptation des dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement sont arrêtées par règlement grand-ducal qui fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait de l'agrément de sécurité.

(2) Le ministre est l'autorité compétente pour la délivrance, le renouvellement, le réexamen et le retrait des agréments de sécurité sur base de dossiers instruits par l'Administration.

(3) L'agrément de sécurité est valable pour une durée de cinq ans.

(4) Le ministre procède à l'octroi, au changement ou renouvellement de l'agrément de sécurité à chaque modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien.

Le ministre décide de la nécessité de procéder à un réexamen de l'agrément de sécurité. Le ministre peut à tout instant procéder à la vérification des agréments de sécurité.

Le ministre procède au retrait de l'agrément de sécurité si le gestionnaire de l'infrastructure agréée ne remplit plus les conditions requises.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. »

(6) Abrogé par *(Loi du 00 xx 0000)*

Art. 18. L'Administration notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des agréments de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de la décision.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 6 - Accréditation des centres de formation et du personnel de sécurité relevant du secteur ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 19.**(1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ainsi que le gestionnaire de l'infrastructure pourvoient aux tâches de sécurité assumées, du personnel titulaire d'une formation et d'une certification conformes aux exigences de sécurité définies par le droit de l'Union européenne, par les STI et par les règles de sécurité nationales.

(2) La formation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire et au sein du gestionnaire de l'infrastructure est organisée et dispensée par des centres de formation accrédités par le ministre sur instruction des dossiers de candidature par l'Administration.

Avant de fournir des services de formation, le demandeur est en possession d'une autorisation du membre du Gouvernement ayant le droit d'établissement dans ses attributions conformément à l'article 2 de la loi modifiée du 22 juin 1999 ayant pour objet : 1. le soutien et le développement de la formation professionnelle continue; 2. la modification de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

(3) Le demandeur dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit un accès équitable et non discriminatoire à ses services de formation.

Le demandeur fournit ses services de formation en faisant preuve d'impartialité vis-à-vis de tous les participants.

(4) Une attestation d'accréditation, est délivrée au demandeur dans les conditions suivantes :

1. Il rapporte la preuve qu'il possède une structure effective d'organisation et de gestion répondant aux exigences pour les prestataires de services de formation.
2. Il met en place un système de gestion équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990.
3. Il démontre qu'il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises pour organiser des cours de formation adaptés à la tâche de formation.
4. Il possède le personnel et l'équipement nécessaires et il travaille dans un environnement adapté à une formation visant à préparer les candidats aux examens de qualification pour l'exercice et le maintien à des fonctions affectées à des tâches de sécurité.
5. Il dispose d'une structure de gestion efficace qui garantit que les formateurs répondent aux exigences suivantes :
 - a) avoir des qualifications et aptitudes physiques et pédagogiques requises pour préparer, organiser et dispenser des services de formation ;
 - b) avoir une formation générale en pédagogie ;
 - c) avoir une expérience professionnelle récente de trois ans minimum dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises ou une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière de leurs connaissances.
6. Il dispose du personnel, des installations, de l'équipement et des locaux adaptés à la formation offerte et au nombre estimé de participants.
7. Il fournit des systèmes d'enregistrement des activités de formation, y compris des informations relatives aux participants et aux formateurs, ainsi qu'au nombre et à la finalité des cours.
8. Il met en place un système de gestion de la qualité ou des procédures équivalentes qui garantissent que la formation offerte est exhaustive et en règle.
9. Il met en place un système de gestion des compétences, des formations continues et des mesures visant à maintenir à jour les compétences professionnelles des formateurs.
10. Il met en place des procédures visant à maintenir à jour les méthodes, outils et équipements de formation, y compris la documentation, les logiciels et les documents de formation fournis par le gestionnaire de l'infrastructure, tels que les livrets de procédures concernant les règles d'exploitation, les signaux et les systèmes de sécurité.
11. Il communique la méthode qu'il compte utiliser pour garantir le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, les plans de formation et les programmes de compétence.
12. Il garantit que la formation pratique du domaine de compétences « conducteurs de train » est dispensée par des formateurs qui ont les qualifications et aptitudes psychologiques et qui possèdent à la fois une licence valide de conducteur de

train et une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne ou de matériel roulant, et qui ont une expérience professionnelle de la conduite d'au moins trois ans. Lorsque le formateur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant en question, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de la formation.

(5) Le demandeur adresse la demande d'accréditation par envoi recommandé au ministre. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe I et elle précise les domaines de compétences pour lesquels le demandeur sollicite l'accréditation.

Le silence du ministre gardé pendant un délai de trois mois vaut accréditation.

Le ministre décide de :

1. délivrer l'attestation d'accréditation conforme à l'annexe II ; ou
2. attester dans le cas visé à l'article 19*bis*, paragraphe 4, l'accréditation en tant que centre de formation sur le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité, ou
3. communiquer son refus. »

« **Art. 19*bis*.** (1) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, un centre de formation dont le principal établissement se situe dans un autre Etat membre peut être accrédité par le ministre pour la formation relative à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande d'accréditation ou de reconnaissance de la formation du personnel affecté à des tâches de sécurité a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, le ministre limite son évaluation aux exigences qui sont spécifiques à la formation sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure d'accréditation ou de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales, dispose d'une accréditation ministérielle et d'un certificat confirmant son aptitude.

La certification de l'aptitude à fournir des services de formation relatifs aux connaissances linguistiques générales relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le « Cadre Européen de compétence linguistique » établi par le Conseil de l'Europe.

(3) Sans préjudice des articles 19, paragraphe 5, et 19*bis*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite fournir des services de formation relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire dispose de l'accréditation ministérielle.

Le centre de formation fournit des formations de qualité sur l'apprentissage du mode de communication et de la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire.

(4) Sans préjudice de l'article 19, paragraphe 5, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui souhaite fournir des services de formation dispose de l'accréditation ministérielle et peut introduire sa requête dans le cadre de la demande de délivrance ou de la demande de renouvellement du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité en décrivant les dispositions nécessaires dans le dossier accompagnant cette demande.

Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, les autres entreprises ferroviaires ou gestionnaires de l'infrastructure ont droit à un accès équitable aux services de formation à un prix raisonnable et non discriminatoire qui est en rapport avec les coûts et peut inclure une marge bénéficiaire raisonnable. »

« **Art. 19ter.** (1) L'accréditation du centre de formation est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de l'accréditation se fondent sur :

1. le respect des exigences conformément à l'article 19, paragraphe 4 ;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe I ;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19quinquies.

Pour tout centre de formation nouvellement créé, l'accréditation comporte une période probatoire de **2deux** ans. La décision portant prorogation jusqu'à la fin de la première période de cinq ans, suspension ou retrait de l'accréditation est prise sur le vu des constatations arrêtées au plus tard six mois avant le terme de la susdite période probatoire à la suite des contrôles effectués en conformité à l'article 19quinquies.

Le centre de formation accrédité peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de l'accréditation de ses domaines de compétences. L'attestation d'accréditation modifiée **devr~~ait~~doit** être délivrée sur la base des documents complémentaires appropriés fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation d'accréditation précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de l'accréditation, le centre de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande en renouvellement au ministre. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que l'accréditation initiale. Si des services de formation ont été fournis de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il convient de mettre à jour les éléments du dossier d'accréditation précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe I renseignant sur les activités exercées pour le centre de formation.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches de formation indiquées dans l'attestation d'accréditation ne sont plus respectées, le centre de formation doit immédiatement cesser de dispenser la formation pour ce qui concerne

les tâches en question et en informer le ministre. Le ministre analyse les informations et délivre une attestation d'accréditation modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation d'accréditation reste inchangée.

(2) Tout centre de formation accrédité est tenu de :

- ~~1. respecter les exigences législatives en vigueur ;~~
- ~~2.~~ **1.** s'assurer que les formateurs répondent aux exigences précisées à l'article 19, paragraphe 4 ;
- ~~3.~~ **2.** présenter chaque année au ministre :
 - e) un bilan annuel des formations réalisées précisant pour chacun les stages considérés, formation initiale, continue ou complémentaire, leur durée et le nombre de candidats inscrits ;
 - f) une liste des formateurs engagés ;
 - g) les résultats de l'évaluation annuelle de la qualité interne des formations réalisées et les conclusions des audits et des contrôles auxquels le centre a été soumis ;
 - h) un aperçu des mesures prévues et réalisées visant à améliorer la qualité des formations dispensées ;
- ~~4.~~ **3.** s'assurer que chaque formateur dispense annuellement au moins cent heures de services de formation ;
- ~~5.~~ **4.** s'assurer que les intervenants disposent des moyens adaptés à la formation à fournir ;
- ~~6.~~ **5.** s'assurer que les intervenants exercent leurs activités sous la responsabilité pédagogique du centre de formation accrédité. Les conditions d'exercice de cette responsabilité font l'objet d'un document contractuel avec le centre de formation accrédité ; et
- ~~7.~~ **6.** respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19ter, paragraphe 1^{er}, point 4. »

« **Art. 19quater.** (1) ~~Le ministre veille à la publication et à la mise à jour~~ **L'Administration des chemins de fer publie et met à jour d'**un registre national des centres de formation disposant de l'accréditation ministérielle.

Le registre contient pour chaque centre de formation :

1. le nom et les coordonnées de l'Administration **des chemins de fer** ;
2. le nom et les coordonnées du centre de formation et des personnes de contact ;
3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen, appelé « NIE » ;
4. les domaines de compétences pour lesquels le centre de formation est accrédité ; et
5. la date d'expiration de l'attestation d'accréditation.

(2) Le centre de formation informe le ministre de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par le ministre lors de l'octroi de l'accréditation.

Art. 19quinquies. « (1) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les formateurs remplissent les conditions requises pour l'admission et le maintien aux fonctions qu'ils assurent, telles que prévues par la présente loi et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire national.

(2) Les contrôles relatifs aux centres de formation visés à l'article 19ter, paragraphe 1^{er}, point 4, sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur l'accès équitable et non discriminatoire de tout postulant aux services de formation ainsi que sur le respect des conditions d'accréditation, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans l'accréditation ministérielle et le déroulement correct des formations.

Au cas où des irrégularités seraient constatées à l'occasion desdits contrôles, l'accréditation peut être suspendue ou retirée par décision motivée du ministre.

(3) Les mesures prises en exécution de l'article 19quinquies, paragraphes 1^{er} et 2, comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19quater.

(4) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer. »

« **Art. 19sexies.** Par dérogation à l'article 19, paragraphe 4, point 12, le centre de formation accrédité peut organiser une formation pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée et au matériel roulant récemment mis en service.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun formateur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée ou le nouveau matériel roulant n'est encore disponible. Il incombe au centre de formation de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des formateurs en cause.

Le formateur doit satisfaire aux exigences de l'article 19, paragraphe 4, point 12, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes, la licence et la durée d'expérience professionnelle.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 6bis - Critères en relation avec l'organisation des examens »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 19septies.** (1) L'examineur chargé de l'évaluation du personnel affecté à des tâches de sécurité au sein d'une entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure évalue les compétences professionnelles des postulants en faisant preuve d'éviter tout conflit d'intérêts vis-à-vis de tous les postulants.

Avant d'être reconnu, le demandeur confirme qu'il dirige les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Il est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

1. Absence d'influence d'autrui : l'examineur est indépendant à l'égard des postulants qu'il examine et réalise les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui ;
2. Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au ~~quatrième~~troisième degré inclusivement avec le postulant ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le partenaire jusqu'au quatrième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.

Il signe la déclaration d'indépendance et d'impartialité requise à l'annexe III.

(2) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance, le demandeur rapporte la preuve que :

1. il possède les compétences techniques et opérationnelles ainsi que les aptitudes requises à préparer, à faire passer et à noter des examens adaptés à l'objectif attendu ;
2. il est âgé de 26 ans au moins ;
3. ses compétences correspondent à un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 ;
4. il possède les qualifications et les aptitudes physiques et pédagogiques requises concernant l'objet des examens ;
5. il dispose d'une connaissance approfondie des méthodes d'examen et des documents d'examen ;
6. il a acquis une expérience professionnelle de quatre ans minimum au cours des cinq années précédant la date de la demande de reconnaissance. Cette expérience a été acquise soit dans l'exercice ou l'encadrement des fonctions de sécurité permettant une maîtrise complète des compétences professionnelles requises, soit par une pratique continue de la formation dispensée au personnel affecté à des tâches de sécurité avec actualisation régulière des connaissances ;
7. il a des compétences d'écoute et de conversation dans la langue de l'examen correspondant au moins au niveau B2 du Cadre européen de compétence linguistique (CECL) établi par le Conseil de l'Europe ;
8. il maintient à jour ses compétences professionnelles à l'égard des sujets des examens qu'il réalise ;
9. il établit une procédure de recours autorisant le postulant à voir les résultats de l'examen qu'il a passé et à demander qu'il soit revu en cas d'avis négatif motivé le concernant.

(3) En vue de la délivrance de l'attestation de reconnaissance pour le domaine de compétences « conducteurs de train » et sans préjudice du paragraphe 1^{er}, le demandeur rapporte la preuve complémentaire pour les épreuves pratiques que :

1. son expérience professionnelle conformément au point 6 du paragraphe ~~2~~**précédent** est acquise moyennant l'exercice effectif de la conduite ;
2. il possède les qualifications et aptitudes psychologiques requises et qu'il est titulaire à la fois d'une licence valide de conducteur de train et d'une attestation complémentaire harmonisée valide couvrant l'objet de l'examen ou un type similaire de ligne ou le matériel roulant. Lorsque l'examineur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure ou le matériel roulant qui fait l'objet de l'examen, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant doit être présent lors de l'examen. »

Art. 19octies. (1) Par dérogation à l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, l'examineur peut organiser un examen pratique se rapportant à une nouvelle ligne ou récemment équipée, à du matériel roulant récemment mis en service, au matériel historique récemment remis en service et à un nouveau règlement ou une modification majeure d'un règlement concernant l'attestation.

Le recours à cette dérogation est limité strictement au cas dans lequel aucun examineur titulaire d'une attestation couvrant déjà la ligne nouvelle ou récemment équipée, le nouveau matériel roulant, le matériel historique et le nouveau règlement ou la modification majeure n'est encore disponible. Il incombe aux examinateurs respectivement à leur employeur de régulariser dans les meilleurs délais les attestations des examinateurs en cause. L'examineur satisfait aux exigences de l'article 19septies, paragraphe 3, point 2, en ce qui concerne les qualifications et aptitudes et la licence.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires prennent les mesures nécessaires afin de garantir la sécurité.

(2) En vue d'obtenir la reconnaissance, le demandeur adresse une demande par envoi recommandé à l'Administration. La demande comprend tous les documents conformément à l'annexe IV dont ceux prouvant les exigences visées à l'article 19septies, paragraphe 2. Le demandeur précise les domaines de compétences pour lesquels il sollicite la reconnaissance. La demande peut également être soumise par l'employeur du demandeur en son nom. Si l'Administration exige lors de l'examen de la demande un complément d'informations, elle le notifie par écrit au demandeur en l'invitant à adresser les pièces complémentaires.

L'Administration décide dans un délai de trois mois à compter de la réception des documents nécessaires de :

1. délivrer l'attestation de reconnaissance conforme à l'annexe V ; ou
2. communiquer son refus.

Art. 19nonies. (1) Sans préjudice de l'article 19octies, paragraphe 2, un examineur reconnu par l'autorité compétente d'un autre Etat membre peut être reconnu par l'Administration pour les examens relatifs à l'infrastructure ferroviaire nationale.

Au cas où une demande de reconnaissance a déjà été satisfaite par une autorité compétente d'un autre Etat membre, l'Administration limite son évaluation aux

exigences qui sont spécifiques aux examens sur l'infrastructure ferroviaire nationale et s'abstient d'évaluer les points qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation au cours de la précédente procédure de reconnaissance.

Les documents en provenance d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont accompagnés d'une copie certifiée conforme par l'autorité du pays d'origine et, le cas échéant, d'une traduction certifiée conforme à l'original.

(2) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs aux connaissances linguistiques générales dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs aux connaissances linguistiques générales. La certification y relative relève de la compétence d'un organisme conforme aux principes et à la méthode établis par le « Cadre Européen de compétence linguistique » établi par le Conseil de l'Europe.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des connaissances linguistiques est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

(3) Sans préjudice de l'article 19*octies*, paragraphe 2, et de l'article 19*nonies*, paragraphe 2, le demandeur qui souhaite faire passer et noter des examens relatifs à un mode de communication et à une terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire, dispose également de la reconnaissance d'aptitude aux examens relatifs au mode de communication et de terminologie spécifique.

L'examineur réalise les examens de manière à vérifier que le niveau exigé des compétences professionnelles relatives à la communication et à la terminologie spécifiques aux activités ferroviaires et à des procédures d'exploitation et de sécurité ferroviaire est en adéquation avec la fonction de sécurité à exercer.

Art. 19*decies*. (1) La reconnaissance de l'examineur est valable pour une période de cinq ans. L'obtention et le maintien de la reconnaissance se fondent sur :

1. le respect des exigences conformément à l'article 19*septies*, paragraphe 2 ;
2. le respect des obligations conformément au paragraphe 2 ;
3. le contenu des documents à joindre conformément à l'annexe IV ;
4. les résultats des contrôles effectués en conformité à l'article 19*duodecies*, paragraphes 5 et 6.

L'examineur peut à tout moment présenter une demande en vue d'une extension de la reconnaissance de ses domaines de compétences. L'attestation de la reconnaissance modifiée **devra****doit** être délivrée sur la base des documents complémentaires **appropriés** fournis par le demandeur. Dans ce cas, la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance précédente reste inchangée.

En vue du renouvellement de la reconnaissance, l'examineur adresse au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration. Le renouvellement est obtenu aux mêmes conditions que la reconnaissance initiale. Si des examens ont été réalisés de manière ininterrompue conformément aux obligations décrites au paragraphe 2, il **convendra****convient** de

mettre à jour les éléments du dossier de reconnaissance précédent et de produire les éléments et les documents requis conformément à l'annexe IV renseignant sur les activités exercées de l'examineur.

Lorsque les conditions pour l'exécution d'une ou de plusieurs tâches indiquées dans l'attestation de reconnaissance ne sont plus respectées, l'examineur cesse immédiatement de préparer, de faire passer et de noter des examens en ce qui concerne les tâches en question et en informe l'Administration. L'Administration analyse les informations et délivre une attestation de reconnaissance modifiée. Dans ce cas, la date de validité de l'attestation de reconnaissance reste inchangée.

(2) Tout examineur est tenu de :

~~1. respecter les exigences de la présente loi ;~~

~~2.~~ 1. présenter chaque année à l'Administration un bilan annuel des examens réalisés par domaine de compétences précisant le nombre d'examens réalisés, le nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés aux postulants, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis ;

~~3.~~ 2. réaliser annuellement au moins dix examens par domaine de compétence pour lequel il est reconnu ;

~~4.~~ 3. respecter les exigences relatives aux contrôles assurés régulièrement par l'Administration conformément à l'article 19*decies*, paragraphe 1, point 4.

Art. 19*undecies*. (1) L'Administration veille à l'établissement, à la mise à jour et à la publication d'un registre national des examineurs disposant de la reconnaissance.

(2) Le registre contient pour chaque examineur :

1. le nom, l'adresse et la date de naissance ;

2. le nom et l'adresse de l'employeur s'il présente une demande au nom de l'examineur ;

3. le numéro d'enregistrement individuel constitué par « LU-xx-aaaa-0000 » conformément au système de numérotation harmonisé européen « NIE » ;

4. les domaines de compétences pour lesquels il est reconnu ;

5. la ou les langues pour lesquelles il est reconnu ;

6. la date d'expiration de l'attestation de reconnaissance ;

7. les coordonnées de personnes de contact.

(3) En vue de la mise à jour du registre, l'examineur ou l'employeur qui agit en son nom, informe l'Administration de toute modification concernant les données consignées dans le registre. Les modalités de prise de connaissance du registre et d'obtention d'une copie conforme des données sauvegardées sont communiquées par l'Administration lors de l'octroi de la reconnaissance.

Art. 19*duodecies*. (1) Sans préjudice ~~du paragraphe 1^{er}~~ de l'alinéa 2 et dans l'hypothèse où l'examineur ne dispose pas des compétences particulières pour préparer, faire passer et noter des examens relatifs à du matériel ferroviaire, l'examineur peut demander l'assistance d'un gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'une société spécialisée.

Au cas où l'examen est **réalisé** organisé par plusieurs **personnes examinateurs**, l'examen est dirigé par un examinateur selon les dispositions de la présente loi.

(2) Le postulant présente une demande d'inscription sous la forme écrite à l'examineur dirigeant l'examen. L'inscription peut être réalisée au nom du postulant par son employeur moyennant un cahier des charges à envoyer à l'examineur.

L'examineur qui dirige l'examen communique au préalable par écrit le règlement de l'examen au candidat qui comprend :

1. les documents requis pour l'inscription à l'examen et la ou les dates d'inscription ;
2. le déroulement et les règles de conduite à observer par le postulant pendant l'examen ;
3. les principes d'évaluation et d'attribution des points ;
4. les conditions de réussite et les suites en cas ~~de note(s) insuffisante(s) d'une ou plusieurs notes insuffisantes;~~
5. les délais de réexamen en cas ~~de note(s) insuffisante(s) d'une ou plusieurs notes insuffisantes;~~
6. les méthodes et délais de communication des résultats ;
7. la procédure de recours visée à l'article 19*septies*, paragraphe 2, point 9.

L'examineur communique au postulant ~~le(s) lieu(x)~~ **le ou les lieux** et la ou les dates d'examen dans un délai raisonnable.

(3) Les examens sont réalisés de manière transparente et ont une durée adéquate pour démontrer que tous les sujets pertinents relatifs à la fonction de sécurité sont couverts. A cet effet, les méthodes d'examen doivent être adaptées selon l'objectif attendu de chaque domaine de compétences à examiner.

L'examineur qui dirige l'examen est responsable :

1. du choix des méthodes d'examen ;
2. du contenu des questions à poser ;
3. de la vérification de l'identité du candidat préalablement à l'examen ;
4. de l'évaluation des réponses ;
5. de la confidentialité des questions.

Les méthodes d'évaluation sont harmonisées. La confidentialité des questions est garantie moyennant un système de gestion informatisé.

Les examens peuvent être réalisés sur ordinateur. Des simulateurs peuvent être utilisés dans le cadre des examens, dans des situations particulièrement difficiles.

(4) Les examens font l'objet d'un bilan d'examen à délivrer au postulant. Les données intéressant le bilan d'examen sont conservées pendant dix ans par l'examineur par tous moyens et consultables à tout moment par l'Administration, sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(5) A tout moment, l'Administration peut prendre les mesures nécessaires pour vérifier si les examinateurs remplissent les conditions requises aux fonctions qu'ils assurent,

telles que prévues par la présente loi, et procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente loi par les examinateurs exerçant leurs activités sur le territoire national.

(6) Les contrôles visés à l'article 19*decies*, paragraphe 1^{er}, point 4 sont régulièrement assurés par l'Administration. Les contrôles portent sur la réalisation des examens de manière indépendante et impartiale, ainsi que sur le respect des conditions de reconnaissance, la conformité des moyens de mise en œuvre avec les clauses y relatives prévues dans la reconnaissance et le déroulement correct des examens.

L'Administration peut exiger :

1. l'accès à tous les documents utiles ;
2. l'adoption d'une procédure selon laquelle certaines informations sont fournies régulièrement ;
3. la désignation par elle d'observateurs lors des examens.

Au cas où des irrégularités sont constatées lors desdits contrôles, la reconnaissance peut être suspendue ou retirée par décision motivée de l'Administration.

Les mesures prises en exécution du présent paragraphe et du paragraphe 6 comportent la mise à jour du registre prévu à l'article 19*undecies*.

(7) En cas de litige au sujet d'une mesure ou décision prise en exécution de la présente loi, seules les juridictions luxembourgeoises sont compétentes pour en statuer.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 7 - Certification du matériel roulant ferroviaire »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 20.**(1) Toute entreprise ferroviaire admise à utiliser le réseau national ne fait circuler sur ce réseau national que des trains composés de matériel roulant couvert par les STI et les règles nationales pertinentes ou dont la mise en service a été autorisée par l'Administration ou dont l'autorisation de mise en service accordée par les autorités compétentes d'un autre Etat est reconnue par l'Administration.

(2) Le dossier à soumettre à l'Administration contient les informations suivantes :

1. la preuve de l'autorisation dans un autre Etat de la mise en service du matériel roulant et des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et les modifications techniques apportées après l'autorisation ;
2. les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par l'Administration et nécessaires pour son autorisation ;
3. les caractéristiques techniques et opérationnelles prouvant la compatibilité du matériel roulant avec le système d'alimentation en énergie, le système de signalisation et de contrôle-commande, l'écartement des voies et les gabarits de l'infrastructure, la charge maximale à l'essieu et d'autres contraintes du réseau ;
4. des informations sur les dérogations aux règles de sécurité nationales nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation

des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque sur le réseau.

(3) Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire circulant sur le réseau national ainsi que les modalités de sa délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal qui détermine également les conditions selon lesquelles l'autorisation de mise en service délivrée dans un autre État peut être intégralement ou partiellement reconnue.

(4) Le détail des conditions d'obtention et de validité de l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire historique circulant sur le réseau national ainsi que les modalités de sa délivrance sont définies par l'Administration. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 7bis – Entretien des véhicules »

Art. 20bis. Il est créé un registre national des véhicules géré selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 20ter.**(1) Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau national, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules.

(2) Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

(3) Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. Les véhicules sont entretenus par l'entité chargée de l'entretien conformément :

1. au carnet d'entretien de chaque véhicule ;
2. aux exigences en vigueur, y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

(4) Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien est certifiée par un organe accrédité ou reconnu. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences est contrôlée par l'Administration, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure est le détenteur.

(5) Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien sont remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants :

1. véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;
2. véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers ;
3. véhicules visés à l'article 1^{er}, paragraphes 2 et 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration avant la mise en service. Les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration :

1. lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien ;
2. lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 8 - Dispositions pénales »

Art. 21. La violation des obligations découlant des articles 14, 17, 19 et 20 est punie d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 9 - Dispositions modificatives et abrogatoires »

Art. 22. Le deuxième alinéa de l'article 10 de la loi modifiée du 11 juin 1999 précitée est abrogé.

Art. 23. Dans le Chapitre III – La répartition des sillons de la même loi - il est inséré derrière l'article 20 un article 20*bis* nouveau, libellé comme suit:

« Art. 20 bis.- L'allocation et l'utilisation d'un sillon exigent de la part de l'entreprise ferroviaire bénéficiaire la détention d'un certificat de sécurité délivré conformément aux dispositions de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. »

Art. 24. A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1. Au paragraphe 1^{er}, le terme « la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports, établissement public institué en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics » est remplacé par « l'Administration des

Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ».

2. Au paragraphe 2, alinéa 3, la référence « article 26 » est remplacée par « article 20bis ».
3. Le paragraphe 3 est abrogé.
4. Au paragraphe 4, le terme « la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports » est remplacé par « l'Administration des Chemins de Fer ».
5. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant :

« (9) Sans préjudice des dispositions de l'article 22bis, lorsqu'une entreprise ferroviaire qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, elle peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir entendu les parties, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables. »

Art. 25. L'article 24 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 24. L'utilisation du réseau luxembourgeois est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation dont les modalités d'application sont arrêtées par règlement grand-ducal, l'avis de l'organisme de tarification demandé.

Les redevances d'utilisation sont calculées pour chaque entreprise dans le respect du principe de l'application non discriminatoire de ces redevances dans le cadre d'un même marché et par rapport à un barème tarifaire de référence établi par l'organisme de tarification prévu à l'article 25 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal.

Les redevances d'utilisation sont prélevées pour compte de l'Etat et sous le contrôle de l'organisme de tarification prévu à l'article 25 par le gestionnaire de l'infrastructure sur toute entreprise ferroviaire qui emprunte le réseau luxembourgeois ; elles sont imputées sur le Fonds du Rail.

Le gestionnaire de l'infrastructure doit pouvoir prouver que les redevances à payer par une entreprise ferroviaire ont été calculées conformément aux modalités de tarification de la redevance prévue.

L'organisme de tarification prévu à l'article 25 tient à la disposition de toute entreprise ferroviaire demandant l'allocation de sillons toute information utile sur les redevances imposées. »

Art. 26. Au paragraphe 1^{er} de l'article 25 de la même loi, le terme « la cellule « accès réseau » de la Communauté des Transports, instituée en vertu de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics » est remplacé par « l'Administration des Chemins de Fer, instituée en vertu de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ».

Art. 27. Le Chapitre V – Les règles de sécurité relatives à l'utilisation du réseau de la même loi - est abrogé.

Art. 28. A l'article 31 de la même loi, la référence aux articles 20 à 29 est remplacée par la référence aux articles 20 à 25.

Art. 29.L'article 7^{quater} de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogé.

Art. 30.L'alinéa 2 de l'article 30 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation est abrogé.

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 10 - Dispositions finales »

Art. 31.La référence à la présente loi ~~peut se faire~~ **se fait** sous ~~une~~ la forme ~~abrégée en recouvrant à l'intitulé~~ suivante : « loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ».

Art. 31bis.Les références faites à la directive 96/48/CE et à la directive 2001/16/CE, telles qu'abrogées par la directive 2008/57/CE, s'entendent faites à la directive 2008/57/CE précitée et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à son annexe XI.

Art. 32.La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

ANNEXE I
DOCUMENTS A JOINDRE A LA DEMANDE D'ACCREDITATION
D'UN CENTRE DE FORMATION

Chapitre 1^{er} - Première demande d'accréditation

La demande en vue de l'obtention de l'accréditation doit être accompagnée des éléments suivants :

1. le nom et la qualité du centre de formation (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable du centre de formation à contacter avec ses coordonnées) ainsi que tout document justifiant le respect de l'article 19, paragraphe 2, alinéa 2 ;
2. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalant aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990 ;
3. la description de l'organisation interne du centre de formation ;
4. un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande ;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres ;
6. pour les centres de formation existants :
 - a) les bilans pédagogiques de l'activité réalisée sur les trois derniers exercices clôturés indiquant pour chaque année, et pour chacune des formations réalisées dans le domaine du transport ferroviaire, le nombre de postulants ayant reçu la formation ;
 - b) les bilans financiers portant sur les trois exercices en question; les centres de formation en conformité avec l'article 19bis, paragraphe 4, n'étant pas tenus de produire les bilans financiers ;
 - c) le cas échéant, tout autre document permettant d'apprécier l'expérience effective du centre de formation, au cours des trois dernières années, en matière de formation à l'exercice des fonctions affectées à des tâches de sécurité sur le réseau national ;
7. le nombre de postulants prévus par formation pour chaque domaine de compétences ;
8. le coût des formations ;
9. le lieu et le calendrier prévisionnel annuel des formations ;
10. la liste des formateurs avec les copies de leurs diplômes et/ou des certificats attestant de leur expérience professionnelle et justifiant l'activité de formateur dans les domaines de compétences à enseigner ;

11. une copie du document contractuel relatif à la responsabilité pédagogique conformément à l'article 19ter, paragraphe 2, point 6 ;
12. la capacité d'accueil cohérente avec le nombre de postulants prévus, la durée des sessions et la nature des formations ;
13. les matériels et installations ferroviaires utilisés, y compris simulateurs, adaptés aux formations prévues ;
14. l'accès aux matériels et installations ferroviaires pour la mise en situation (matériel roulant, équipements d'infrastructure, liste des établissements associés, etc.) ;
15. les méthodes de formation et supports pédagogiques utilisés avec la liste des documents de référence et des documents professionnels remis aux postulants ;
16. les méthodes d'évaluation en cours de formation et le retour d'expérience pour chaque formation ;
17. les moyens supplémentaires humains et matériels envisagés au regard des prévisions de développement des formations et des nouvelles formations ;
18. la méthode qu'il compte utiliser pour garantir que son plan d'étude qui décrit les objectifs à atteindre, le contenu, les méthodes de formation, les processus d'évaluation et le temps consacré à chaque action en rapport avec la formation est maintenu à jour ;
19. le système d'analyse des besoins ; et
20. la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion de la qualité.

Chapitre 2 - Demande de renouvellement d'accréditation

La demande en vue du renouvellement de l'accréditation conformément à l'article 11 exige la mise à jour des éléments de la demande d'accréditation précédente et la production des éléments ou documents suivants :

- a) la preuve que le centre de formation dispose d'un système de gestion d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme ISO 29990 ;
- b) un extrait du casier judiciaire du responsable du centre de formation, datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement d'accréditation ; et
- c) un bilan pédagogique des formations initiales, continues et complémentaires réalisées par domaine de compétences depuis l'obtention de l'accréditation précédente, indiquant le nombre de sessions organisées, le nombre de postulants et pour les centres de formation autres que les centres de formation appartenant à une entreprise ferroviaire ou à un gestionnaire d'infrastructure, un bilan financier de ces formations.

ANNEXE II
MODELE DE L'ATTESTATION D'ACCREDITATION D'UN CENTRE DE FORMATION

	ATTESTATION D'ACCREDITATION CENTRE DE FORMATION	GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG										
1. LEGISLATION NATIONALE												
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »</div>												
2. AUTORITE COMPETENTE												
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><i>Dénomination légale :</i> <i>Administration des Chemins de Fer</i> <i>Adresse :</i> <i>1, Porte de France</i> <i>Pays :</i> <i>L-4360 ESCH SUR ALZETTE</i></div>												
3. CENTRE DE FORMATION ACCREDITE												
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><i>Dénomination légale :</i> <i>Adresse :</i> <i>Pays :</i> <i>Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »</i></div>												
4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES												
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><table style="width: 100%;"><tr><td style="width: 50%;">1.</td><td style="width: 50%;">6.</td></tr><tr><td>2.</td><td>7.</td></tr><tr><td>3.</td><td>8.</td></tr><tr><td>4.</td><td>9.</td></tr><tr><td>5.</td><td>10.</td></tr></table></div>			1.	6.	2.	7.	3.	8.	4.	9.	5.	10.
1.	6.											
2.	7.											
3.	8.											
4.	9.											
5.	10.											
5. INFORMATIONS RELATIVES A L'ACCREDITATION												
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><i>Première demande d'accréditation :</i> <input type="radio"/> <i>Renouvellement :</i> <input type="radio"/> <i>Modification :</i> <input type="radio"/> <i>Valable du :</i> <i>au :</i> <i>Observations :</i></div>												
<i>Date de délivrance :</i>		<i>Le Ministre :</i>										
<i>Numéro interne :</i>		<i>Cachet :</i>										

ANNEXE III
DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Administration des chemins de fer

« DECLARATION D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE »
(à attacher à la demande de reconnaissance)

Nom et prénom du demandeur :

Né(e) le - - (jour-mois-année) à (lieu).

Conformément à l'article 3 du règlement grand-ducal du xx mois 20xx ayant pour objet (titre), le (la) soussigné(e) déclare qu'il (elle) observera les critères d'indépendance et d'impartialité ci-après.

CRITERES D'INDEPENDANCE ET D'IMPARTIALITE

L'examineur réalise les examens de manière impartiale et non discriminatoire, libre de toute pression ou incitation qui pourrait influencer son jugement ou les résultats et le déroulement de l'examen. Un examinateur est réputé indépendant et impartial s'il satisfait aux conditions suivantes :

- 1) Absence d'influence d'autrui : L'examineur doit être indépendant à l'égard des candidats qu'il examine et doit réaliser les examens sous le critère de « non soumis au contrôle » de la part d'autrui.*
- 2) Absence de conflit d'intérêts réel ou perçu : Nul ne peut, en sa qualité d'examineur, prendre part aux examens, lorsqu'il est parent ou allié jusqu'au quatrième degré inclusivement avec le candidat ou lorsqu'il est son partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ou le parent du partenaire jusqu'au troisième degré inclusivement. Il en est de même lorsqu'il a dispensé la formation à sanctionner par l'examen.*

Fait à (lieu), le - - (jour-mois-année).

Signature :
(précédé de la mention « lu et approuvé » à écrire en toutes lettres)

ANNEXE IV
DOCUMENTS A JOINDRE A LA DEMANDE
DE RECONNAISSANCE D'UN EXAMINATEUR

Chapitre 1^{er} - Première demande de reconnaissance

La demande en vue de l'obtention de la reconnaissance est accompagnée des éléments suivants :

1. le nom du demandeur (adresse postale et électronique, le numéro de téléphone) ;
2. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences ;
3. le cas échéant, le nom et la qualité de l'employeur (statut juridique, adresse postale et électronique, numéro de téléphone, télécopieur et le nom du responsable des examinateurs à contacter avec ses coordonnées) ;
4. un extrait du casier judiciaire du demandeur datant de moins de trois mois à la date de dépôt de la demande ;
5. le cas échéant, une copie du document ou des documents prouvant que le demandeur a été reconnu par un ou plusieurs autres Etats membres ;
6. le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services à fournir ;
7. les copies des diplômes et/ou des certificats attestant l'expérience professionnelle du demandeur et justifiant l'activité d'examineur dans les domaines de compétences concernés ;
8. la déclaration d'indépendance et d'impartialité conformément à l'article 3 ;
9. les méthodes d'examen suivant l'article 17.


Chapitre 2 - Demande de renouvellement de la reconnaissance

La demande en vue du renouvellement de la reconnaissance conformément à l'article 10 exige la mise à jour des éléments de la demande de reconnaissance précédente et la production des éléments ou documents suivants :

1. la preuve que l'examineur est titulaire d'un certificat valide d'un niveau élevé équivalent aux éléments pertinents de la version la plus récente de la norme EN ISO 17024 attestant ses compétences ;
2. un extrait du casier judiciaire de l'examineur datant de moins de trois mois au moment du dépôt de la demande de renouvellement de la reconnaissance ;
3. un bilan des examens réalisés par domaine de compétences depuis l'obtention de la reconnaissance précédente, indiquant le nombre d'examens réalisés, le

nombre de postulants et le nombre de certificats délivrés, ainsi que le barème tarifaire énonçant le système de tarification des services fournis.

ANNEXE V
MODELE DE L'ATTESTATION DE RECONNAISSANCE D'UN EXAMINATEUR

	ATTESTATION DE RECONNAISSANCE EXAMINATEUR	GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
---	--	--------------------------------------

1. LEGISLATION NATIONALE

« Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire »

2. AUTORITE COMPETENTE

Dénomination légale : Administration des Chemins de Fer
Adresse : 1, Porte de France
Pays : L-4360 ESCH SUR ALZETTE

3. EXAMINATEUR RECONNU

<i>Nom :</i>	<i>Employeur :</i>
<i>Adresse :</i>	
<i>Pays :</i>	<i>Langues reconnues 1.</i>
<i>Date (et lieu) de naissance :</i>	" " 2.
<i>Numéro d'enregistrement : « LU-xx-aaaa-0000 »</i>	" " 3.

4. INFORMATIONS RELATIVES AUX DOMAINES DE COMPETENCES

1.	6.
2.	7.
3.	8.
4.	9.
5.	10.

5. INFORMATIONS RELATIVES A LA RECONNAISSANCE

<i>Première demande de reconnaissance :</i>	<input type="radio"/>
<i>Renouvellement :</i>	<input type="radio"/>
<i>Modification :</i>	<input type="radio"/>
<i>Valable du :</i>	<i>au :</i>
<i>Observations :</i>	

<i>Date de délivrance :</i>	<i>L'autorité compétente :</i>
<i>Numéro interne :</i>	<i>Cachet :</i>

Loi du 3 août 2010 ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire ;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

(Memorial A – 135 du 12 août 2010, p. 2194 ; doc. parl. 6110 ; dir. 2007/58)

modifiée par

Loi du 00 xx 0000

(Mém. A – 00 du 00 xx 0000, p. 00 ; doc. parl. 00 ; dir. 2012/34)

Texte coordonné au 00 xx 0000

Version applicable à partir du 00 xx 0000

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 1^{er} - Organisme de contrôle du marché ferroviaire : Définition et missions »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 1^{er}**. La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation, en abrégé « ILR ». »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 2.** (1) L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

(2) On entend par « candidat » toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 3.** (1) Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Tout en respectant le secret professionnel, le régulateur procède à l'établissement de

statistiques et collecte les données nécessaires auprès des personnes physiques ou morales tombant sous sa surveillance. Lorsque les données transmises par les organismes sous sa surveillance sont commercialement sensibles, elles sont considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou se rapportant à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ~~ci après dénommé~~désigné ci-après par le terme « le ministre », et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire, à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

(3) La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les garanties équivalentes qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

(4) Le régulateur est totalement indépendant du gestionnaire d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

(5) Les membres qui font partie des organes du régulateur sont indépendants du secteur ferroviaire et n'ont pas d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

(6) Le régulateur peut échanger avec les autres organismes de contrôle des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne. Ils coordonnent leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union européenne en participant et en collaborant au sein d'un réseau dont la Commission est membre. Celle-ci coordonne et soutient les travaux de ce réseau et lui adresse des recommandations.

(7) Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, dont notamment des informations concernant les sillons internationaux, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Le régulateur coopère étroitement avec l'Administration des chemins de fer et avec l'autorité responsable des licences en élaborant ensemble un cadre de coopération et

d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire.

Ce cadre contient un mécanisme permettant à l'organisme de contrôle d'adresser les recommandations à l'Administration et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire.

Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

(8) Le régulateur traite dans un délai raisonnable fixé par le régulateur les demandes d'accès à l'installation de service et de fourniture de services dans l'installation visée à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, introduites par les entreprises ferroviaires. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visé à l'annexe II, point 2, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite, tente de répondre à toutes les demandes. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès du régulateur qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

(9) L'Administration des chemins de fer, ~~ci après désignée~~ **dénommée ci après par le terme** « l'Administration », et l'exploitant d'installation de service fournissent au régulateur toute information nécessaire sur les redevances imposées. L'Administration et l'exploitant d'installation de service prouvent aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturés à l'entreprise ferroviaire sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau, en abrégé « DRR ».

(10) Le régulateur veille à la conformité des redevances fixées par l'Administration aux dispositions déterminées par règlement grand-ducal et à leur caractère non discriminatoire. Les négociations éventuelles entre les candidats et l'Administration

concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide du régulateur. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(11) Le régulateur contrôle les critères de détermination du défaut d'utilisation par l'Administration d'une redevance appropriée pour les capacités attribuées, mais non utilisées, conformément à la procédure prévue à l'article 5. Cette redevance encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçue, lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. L'Administration établit dans le DRR les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la facturation de cette redevance. Le paiement de cette redevance est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément aux règles fixées par voie de règlement grand-ducal. L'Administration est en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

(12) Le régulateur et l'Administration sont informés par les candidats sur leurs demandes de capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Afin d'évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents et afin d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, le régulateur informe :

1. toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs sur le € trajet défini dans un contrat de service public ;
2. toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 3bis, paragraphe 4, de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; et
3. toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs.

(13) Tous les deux ans au moins, le régulateur consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

(14) Le régulateur est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, à l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition, aux candidats et à toute autre partie intéressée. Ces informations sont fournies dans un délai fixé par le régulateur, ne dépassant pas un mois. Dans des circonstances exceptionnelles, le régulateur peut accepter et autoriser une prorogation n'excédant pas deux semaines.

(15) Le régulateur est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable. À cet égard, le régulateur est habilité à demander toute information utile. Il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui

assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 20, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et tels que fixés par voie de règlement grand-ducal la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen telle que modifiée par la suite.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, le régulateur peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

(16) Le régulateur réexamine les décisions et pratiques de représentants d'organismes nationaux chargés des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer, visées à l'article 4 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 4** (1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

(2) Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées.

Cette analyse économique objective sur la base de critères prédéterminés, se fait, après une demande :

1. de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public ;
2. de toute autre autorité compétente concernée qui a le droit de limiter l'accès en vertu du présent article ;
3. du gestionnaire de l'infrastructure ;
4. de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent au régulateur les informations nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, le régulateur examine les informations fournies, sollicite toute information utile et lance des consultations. Il informe les parties concernées de sa décision motivée dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

La décision motivée du régulateur précise le délai et les conditions dans lesquels les entités énumérées au présent paragraphe peuvent demander le réexamen de la décision.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, l'autorité chargée du transport de voyageurs par chemin de fer est autorisée à prélever, auprès des entreprises ferroviaires assurant des

services de voyageurs, une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de sa compétence et qui sont effectuées entre deux gares nationales.

Dans ce cas, les entreprises ferroviaires assurant des services nationaux ou internationaux de transport de voyageurs sont soumises au même prélèvement sur l'exploitation des lignes qui relèvent de sa compétence.

La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union européenne. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

La redevance est prélevée conformément au droit de l'Union européenne et respecte les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix moyen du service au voyageur et le niveau de la redevance. La totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées.

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Ces informations sont communiquées à la Commission européenne. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 2 - Litiges et recours »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 5.**(1) Dès lors que le candidat estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau, il peut, ~~dans ce cadre,~~ saisir le régulateur en particulier pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure, par l'entreprise ferroviaire, par l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne :

1. le DRR dans ses versions provisoire et définitive ;
2. les critères contenus dans ce document ;
3. la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes ;
4. le système de tarification ;
5. le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter ;
6. les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux services ;
7. l'accès aux services et leur tarification.

(2) Le requérant adresse sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête est rédigée en langue française, allemande ou anglaise.

(3) Le régulateur est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et à contrôler le paragraphe 1^{er}, points 1 à 7, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie si le DRR contient des clauses discriminatoires ou octroie à l'Administration des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats. De sa propre initiative, le régulateur prend les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur le marché des services ferroviaires, au regard du paragraphe 1^{er}, points 1 à 7.

En outre, le régulateur coopère étroitement avec l'Administration en sa qualité d'organisme de répartition et avec le ministre.

(4) Le régulateur examine chaque plainte, et, en cas de besoin, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires et communique sa décision motivée aux parties concernées dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles.

Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

La décision, qui peut être assortie ~~d'astreintes~~ **des astreintes prévues à l'article 6**, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, le régulateur soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par le régulateur.

(5) Les décisions prises par le régulateur sont publiées **sur le site Internet de ce dernier**.

(6) En cas de plainte sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa ~~précédent~~ **1^{er}** fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte.

Le régulateur qui reçoit la plainte transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

~~(7) La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.~~

(8) Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la partie requérante. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 3 - Sanctions administratives »

(Loi du 00 xx 0000)

« **Art. 6.** (1) Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat aux obligations qui leur incombent au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation. Le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :

1. un avertissement ;
2. un blâme ;
3. une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau pour une durée n'excédant pas un an ;
4. une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000 euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou le candidat ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par le régulateur, après mise en demeure restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau en application de l'article 5.

(2) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub 1 ci-dessus au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

(3) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'intéressé a reçu notification des griefs et a été mis à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

(4) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

(5) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre 200 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.

(6) En cas d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, le régulateur consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, en cas de besoin, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

Les organismes de contrôle consultés au titre de l'alinéa ~~précédent~~^{1^{er}} fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de l'enquête.

Le régulateur qui mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

(7) Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative.

(8) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

(9) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(10) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'enregistrement et des domaines **procédant comme en matière de recouvrement des droits d'enregistrement.** »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 4 - Financement du régulateur »

(Loi du 00 xx 0000)

« Art. 7. Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 10, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat. »

(Loi du 00 xx 0000)

« Chapitre 5 - Dispositions modificatives et abrogatoires »

Art. 8. L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant :

- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Art. 9. L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant :

- La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

Art. 10. Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Art. 11. La référence à la présente loi ~~peut se faire~~ se fait sous ~~une~~ la forme ~~abrégée en recourant à l'intitulé~~ suivante: « loi sur la régulation du marché ferroviaire ».

Art. 12. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

6885,7011

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 296

27 décembre 2016

S o m m a i r e

Loi du 23 décembre 2016 modifiant la loi du 13 juin 2013 portant création d'un lycée à Clervaux	page 6174
Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 concernant le contrôle médico-sportif obligatoire des membres licenciés actifs des fédérations sportives agréées	6174
Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 concernant les subsides accordés aux clubs sportifs affiliés auprès d'une fédération sportive agréée	6178
Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 1992 relatif à la création et à l'exploitation d'une banque de données nominatives de police générale	6180
Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 fixant pour l'année 2017 le montant maximum des indemnités qui peuvent être allouées à certaines victimes de dommages corporels résultant d'une infraction.	6181
Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne	6181
Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 23 janvier 2003 portant exécution de la loi du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises. . .	6182
Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant fixation du taux de l'intérêt légal pour 2017.	6185

Loi du 23 décembre 2016 modifiant la loi du 13 juin 2013 portant création d'un lycée à Clervaux.

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

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 24 novembre 2016 et celle du Conseil d'État du 29 novembre 2016 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. À l'article 2 de la loi du 13 juin 2013 portant création d'un lycée à Clervaux sont apportées les modifications suivantes:

1. Le point 2 est remplacé par le texte suivant:
«2. la division inférieure et la division supérieure de l'enseignement secondaire;».
2. Il est complété par les points 3 et 4 suivants:
«3. le cycle moyen et le cycle supérieur de l'enseignement secondaire technique;
4. une structure d'accueil pour élèves à besoins spécifiques.»

Art. 2. L'article 3 de la même loi est remplacé par la disposition suivante:

«**Art. 3.** Le cadre du personnel comprend un directeur, des directeurs adjoints et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat.»

Art. 3. L'article 5 de la même loi est abrogé.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de l'Éducation nationale,
de l'Enfance et de la Jeunesse,*

Claude Meisch

Le Ministre des Finances,

Pierre Gramegna

Crans, le 23 décembre 2016.

Henri

Doc. parl. 7011; sess. ord. 2015-2016 et 2016-2017.

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 concernant le contrôle médico-sportif obligatoire des membres licenciés actifs des fédérations sportives agréées.

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

Vu la loi modifiée du 3 août 2005 concernant le sport;

Vu l'avis du Conseil supérieur des sports;

Vu l'avis du Comité olympique et sportif luxembourgeois;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre des Sports et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Champ d'application

Le contrôle médical obligatoire prévu à l'article 11 de la loi modifiée du 3 août 2005 concernant le sport pour les membres actifs titulaires d'une licence de compétition d'une fédération sportive agréée par le ministre des Sports, désigné ci-après par «le ministre», est organisé conformément aux dispositions du présent règlement.

Art. 2. But de l'examen

Le contrôle médico-sportif a pour but:

1. de permettre l'accès aux compétitions sportives aux personnes aptes à les pratiquer;
2. d'aider à les orienter vers une activité sportive qui leur convient;
3. d'assurer une surveillance médicale des sportifs détenteurs d'une licence de compétition.

Art. 3. Catégories d'activités sportives

En fonction du degré de nécessité de la surveillance médicale, les activités sportives sont classées dans les trois catégories A, B et C qui figurent en annexe au présent règlement.

La catégorie A comprend les activités sportives dont les compétiteurs doivent se soumettre à une surveillance médicale périodique.

La catégorie B comprend les activités dont les compétiteurs doivent se soumettre à une surveillance médicale unique. La catégorie C comprend les activités sportives dont les compétiteurs sont dispensés de l'examen médico-sportif. Le contrôle médico-sportif est obligatoire pour les compétiteurs des activités sportives des catégories A et B.

Art. 4. Obligation et périodicité

L'examen médico-sportif est prescrit:

1. avant la première délivrance de chaque licence de compétition autorisant la pratique d'une activité sportive des catégories A et B à partir de l'année au cours de laquelle le sportif atteint l'âge de sept ans;
2. pour tout titulaire d'une licence de compétition autorisant la pratique des activités sportives de la catégorie A pendant l'année de calendrier au cours de laquelle il atteint l'âge de douze, quinze, vingt, trente, quarante, quarante-cinq et cinquante ans, sans préjudice des dispositions de l'article 5;
3. avant la reprise de la compétition pour tout titulaire d'une licence de compétition suspendue temporairement pour dopage.

La périodicité prévue au point 2 ci-avant n'est pas requise, si le dernier examen obligatoire a eu lieu moins de douze mois avant la prochaine échéance périodique. Dans cette hypothèse, le sportif est dispensé de la prochaine échéance périodique.

L'examen obligatoire fait pour une des disciplines des catégories A et B est valable également pour une autre discipline de ces mêmes catégories à l'exception de la boxe, de la plongée sous-marine et du sport automobile.

Les prescriptions visées au paragraphe 1^{er} du présent article s'appliquent également aux arbitres de basketball, de football, de handball, de hockey sur glace et de rugby.

Art. 5. Examens complémentaires

En dehors des examens médico-sportifs prévus à l'article 4, les titulaires d'une licence de compétition dans une discipline de la catégorie A peuvent être soumis à des contrôles complémentaires suivant les modalités suivantes:

1. le médecin-examineur qui, lors d'un examen effectué en vertu de l'article 4, estime que l'état de santé d'un sportif nécessite une surveillance médicale plus suivie, peut prescrire un réexamen obligatoire avant le terme prévu pour le prochain examen périodique;
2. un médecin attaché au service de l'Etat et désigné à cet effet par le ministre compétent peut à tout moment, de sa propre initiative ou à la demande écrite et motivée d'un médecin agréé visé à l'article 10 ci-dessous, ordonner qu'un titulaire d'une licence se soumette à un contrôle complémentaire.

L'examen de base effectué dans les centres médico-sportifs peut également être complété par une épreuve d'effort avec électrocardiogramme, dénommée ci-après «ECG» et mesure de la pression artérielle à faire réaliser auprès d'un médecin spécialiste si la personne examinée présente un facteur de risque et ceci sur décision soit du médecin examineur soit du médecin attaché au service de l'Etat.

Art. 6. Examen médical

L'examen médical de base à effectuer dans les centres médico-sportifs comprend:

1. un interrogatoire portant sur
 - a) l'anamnèse;
 - b) les facteurs à risque;
2. un examen clinique portant sur
 - a) l'état physiologique;
 - b) l'acuité visuelle;
 - c) les organes auditifs;
 - d) la perméabilité nasale;
 - e) la cavité buccale;
 - f) l'appareil cardio-pulmonaire;
 - g) le système neuro-végétatif;
 - h) l'appareil locomoteur;
 - i) l'état de la croissance et du développement;
3. une étude morphologique portant sur
 - a) le poids;
 - b) la taille;
 - c) le périmètre abdominal, en cas d'un index de la masse corporelle élevé;
 - d) la capacité vitale;
 - e) le peak flow ou le volume expiratoire maximal par seconde;
 - f) la tension artérielle contrôlée aux deux bras;
 - g) l'indice de masse corporelle;

4. la recherche de l'albumine, du glucose et du sang dans les urines;
5. un ECG au repos à quinze, vingt et trente ans du sportif et au moment de la délivrance de la première licence, si celle-ci a lieu après l'âge de quinze ans;
6. des examens complémentaires conformément à l'article 5.

La périodicité prévue au point 5 ci-avant n'est pas requise, si le dernier examen d'ECG a eu lieu moins de douze mois avant la prochaine échéance périodique. Dans cette hypothèse, le sportif est dispensé de la prochaine échéance périodique.

Art. 7. Frais

Les frais relatifs aux examens obligatoires sont à charge de l'Etat.

Les examens complémentaires prévus à l'article 5 ainsi que les analyses et examens spéciaux demandés en complément à l'examen médical de base par des fédérations ou des clubs ne sont pas à charge de l'Etat.

Art. 8. Exclusivité

L'examen médical est exclusif de tous soins médicaux.

Art. 9. Conclusions et communications des résultats

Les sportifs examinés sont classés dans un des groupes d'aptitude suivants:

1. aptitude générale;
2. aptitude temporaire;
3. inaptitude temporaire;
4. inaptitude générale.

Une attestation, reprenant ce classement, est établie pour chaque sportif examiné par le service médico-sportif et est communiquée aux clubs et aux fédérations sportives concernés.

Sur le vu de cette attestation, ces derniers valident ou suspendent les licences conformément aux prescriptions de l'article 4 ci-dessus.

La personne déclarée inapte en est informée par décision du médecin chef de service du service médico-sportif.

Art. 10. Agrément des médecins

L'examen médico-sportif est assuré par les médecins titulaires du certificat d'études spéciales en médecine du sport ou d'un diplôme reconnu comme équivalent par le ministre ayant la santé dans ses attributions et qui sont agréés par le ministre compétent. Cet agrément est accordé et peut, le cas échéant, être retiré par le ministre compétent sur avis de l'association la plus représentative des médecins diplômés en médecine du sport.

Art. 11. Répartition régionale

Le ministre compétent détermine le nombre et l'implantation géographique des centres médico-sportifs et veille à leur installation et à leur fonctionnement.

Art. 12. Centre pour athlètes de haut niveau

La surveillance médicale des athlètes de haut niveau, prévue à l'article 14 de la loi modifiée du 3 août 2005 concernant le sport, est assurée dans un centre médico-sportif spécialisé reconnu compétent par le Comité olympique et sportif luxembourgeois sur base d'une convention à conclure entre le centre et le ministre.

Les examens y assurés valent également comme examen obligatoire prévu à l'article 4.

Art. 13. Personnel

Le personnel des centres médico-sportifs est placé sous l'autorité du ministre compétent et se compose

1. de médecins agréés conformément aux dispositions de l'article 10 ci-dessus;
2. d'assistants et de secrétaires;
3. de personnes chargées de la surveillance et de l'entretien du bâtiment et des locaux des centres respectifs.

Sans préjudice de l'alinéa 1, le médecin agréé reste soumis aux conditions de responsabilité et d'assurance d'un médecin ayant le statut d'un travailleur indépendant.

Art. 14. Organisation technique des examens et honoraires des médecins

Les rapports entre le ministère compétent, d'une part, et les médecins, d'autre part, l'organisation technique des examens et les taux des honoraires font l'objet d'une convention à conclure entre le ministre compétent et l'association des médecins et médecins-dentistes du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 15. Indemnisation du personnel auxiliaire

Les indemnités du personnel visé aux points 2 et 3 de l'article 13 sont fixées par le Gouvernement en conseil sur proposition du ministre compétent.

Art. 16. Réclamation

Toute personne déclarée inapte à la pratique d'un sport donné, peut réclamer dans un délai de quarante jours contre cette décision devant une commission qui statuera après avoir examiné l'intéressé à nouveau ou sur le vu du dossier médical.

Cette commission se compose de trois médecins nommés par le ministre compétent, sur avis de l'association la plus représentative des médecins diplômés en médecine du sport.

Un suppléant est désigné pour chacun des trois médecins de la commission.

Le médecin dont la décision est contestée ne peut pas faire partie de la commission.

Art. 17. Disposition abrogatoire

Le règlement grand-ducal du 8 février 2012 concernant le contrôle médico-sportif obligatoire des membres licenciés actifs des fédérations sportives agréées est abrogé.

Art. 18. Mise en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Art. 19. Formule exécutoire

Notre Ministre des Sports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre des Sports,
Romain Schneider

Crans, le 23 décembre 2016.
Henri

ANNEXE
Catégorie A:

1. les sports aéronautiques à l'exception de l'aéromodélisme,
2. l'alpinisme, escalade sportive,
3. l'american football,
4. les arts martiaux,
5. l'athlétisme,
6. l'automobilisme,
7. l'aviron,
8. le badminton,
9. le basketball et le basketball corporatif,
10. le bodybuilding et la musculation,
11. la boxe,
12. le canoë-kayak,
13. le cricket,
14. le cyclisme,
15. l'escrime,
16. l'équitation (endurance, jumping, military et voltige),
17. le football et le football corporatif,
18. la gymnastique,
19. l'haltérophilie,
20. le handball,
21. le hockey,
22. le hockey sur glace,
23. l'indica,
24. le korfbal,
25. la lutte,
26. le motocyclisme,
27. la natation,
28. la course d'orientation,
29. le patinage,
30. la plongée sous-marine,
31. le plongeon,
32. le powerlifting,

33. le rugby,
34. le skateboard,
35. le ski,
36. le ski nautique,
37. le sport pour personnes présentant un handicap physique,
38. le sport pour personnes présentant une déficience intellectuelle,
39. le squash,
40. le tennis,
41. le tennis de table,
42. le triathlon,
43. la voile,
44. le volleyball.

Catégorie B:

1. la danse,
2. les sports équestres (attelage, dressage et western riding),
3. le tir à l'arc.

Catégorie C:

1. l'aéromodélisme,
2. le billard,
3. le sport-boules,
4. la crosse sur glace,
5. le curling,
6. le dart,
7. les échecs,
8. le golf,
9. le golf sur piste,
10. le jeu de quilles,
11. le kickersport,
12. la marche populaire,
13. la pêche sportive,
14. la pétanque,
15. le tir aux armes sportives.

**Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 concernant les subsides accordés
aux clubs sportifs affiliés auprès d'une fédération sportive agréée.**

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

Vu la loi modifiée du 3 août 2005 concernant le sport;

Vu la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel;

Vu l'avis du Comité olympique et sportif luxembourgeois;

Vu l'avis du Conseil supérieur des sports;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Sports et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1^{er}: Champ d'application

Art. 1^{er}. Le présent règlement grand-ducal vise à définir les critères et le fonctionnement d'un dispositif d'aide accordée aux clubs de sport affiliés auprès d'une fédération sportive agréée et régissant un sport de compétition.

Ce subside se compose de deux parties, un subside de base et un subside complémentaire. Le subside complémentaire qui est réservé aux clubs assurant un encadrement sportif de qualité des enfants est dénommé ci-après «subside qualité+».

Art. 2. Le ministre des sports est désigné «le ministre» pour les besoins du présent règlement.

La qualification des entraîneurs exigée dans le présent règlement se réfère au niveau de qualification européen appelé «European Qualifications Framework» et est désigné pour les besoins du présent règlement «EQF».

Chapitre 2: Le subside de base

Art. 3. Un club sportif affilié auprès d'une fédération sportive agréée par le ministre peut prétendre à un subside de base sous condition

1. de régir un sport de compétition;
2. de se prévaloir d'une activité sportive d'au moins une saison complète et
3. d'avoir un effectif comprenant au moins un jeune licencié de moins de 16 ans ainsi qu'au moins un entraîneur disposant d'une qualification du niveau EQF3 ou supérieur.

Les 3 facteurs suivants sont pris en compte pour le calcul du subside de base:

1. le nombre de licenciés tous âges confondus;
2. la qualification des entraîneurs;
3. le bénévolat.

Une pondération en fonction d'un système de pointage de ces trois critères est fixée annuellement par le ministre sur avis du Conseil supérieur des sports.

Le montant du subside alloué à chaque club est fonction du résultat du système de pointage et varie en fonction du nombre de demandes et de l'enveloppe budgétaire accordée annuellement. Un seuil minimal et maximal peut être fixé par le ministre sur avis du Conseil supérieur des sports.

Chapitre 3: Le subside qualité+

Art. 4. Peut prétendre à une aide complémentaire tout club sportif remplissant les conditions définies au premier alinéa de l'article 3 et répondant en outre aux critères définis ci-après.

Dans le cadre du présent chapitre on entend par jeune, les enfants âgés de moins de 16 ans au 31 décembre de l'année pour laquelle l'aide en question est demandée et qui sont détenteurs soit d'une licence soit d'une attestation prouvant leur appartenance au club demandeur.

Art. 5. Afin de profiter du subside qualité+, le club sportif doit disposer d'un personnel qualifié pour encadrer les jeunes tels que définis au deuxième alinéa de l'article 4 du présent règlement. Cette qualification est définie de la façon suivante:

1. au moins la moitié des personnes assurant l'encadrement des enfants définis à l'article 4, alinéa 2 sont détenteurs soit d'un diplôme d'entraîneur du niveau EQF3 (ce qui correspond au niveau national à la formation C) ou supérieur, soit d'un diplôme ou d'une formation reconnus équivalents par l'ENEPS. Est assimilée au diplôme de formation EQF3, la préformation à ce niveau si une telle formation est organisée par la fédération concernée. La même assimilation vaut pour les personnes titulaires d'un diplôme de master en sciences du sport;
2. toutes les autres personnes assurant l'encadrement de ces jeunes doivent:
 - a) soit avoir suivi une formation fédérale préliminaire à la formation pour entraîneur C correspondant aux niveaux EQF1 ou EQF2 et reconnue comme équivalente par l'ENEPS,
 - b) soit avoir obtenu une validation de l'acquis de l'expérience sur le vu du dossier pour les personnes qui ont exercé la fonction d'entraîneur sans diplôme pendant au moins 10 ans,
 - c) soit avoir suivi une formation de 8 heures en pédagogie pour les sportifs qui ont un passé actif d'au moins 10 ans (module apprentissage et enseignement),
 - d) soit avoir suivi une formation de 8 heures relative à la spécificité du sport pour les personnes qui exercent la fonction d'enseignant ou d'éducateur de tous niveaux (module planification d'une séance).

Les dossiers en vue de l'acquis de l'expérience sont analysés par une commission dont la composition et son fonctionnement sont déterminés par le ministre.

Les qualifications ci-dessus doivent être certifiées au plus tard le premier mars de l'année consécutive pour laquelle le subside est demandé.

Art. 6. Un montant de 150 EUR est attribué pour chaque enfant remplissant les conditions du présent règlement. Si un même enfant est inscrit par plusieurs clubs pour différentes activités sportives, ce montant est divisé par le nombre de clubs en question dans la limite de trois. Un même enfant ne peut pas être inscrit dans plusieurs clubs pratiquant la même discipline sportive.

Chapitre 4: Dispositions communes aux deux subsides

Art. 7. Tout club voulant bénéficier du subside prévu au présent règlement doit introduire une demande en bonne et due forme via le système «my guichet.lu».

La demande doit être introduite au plus tard jusqu'au 15 juillet de l'année pour laquelle l'aide en question est demandée.

Après la date butoir telle que définie ci-avant, les dossiers sont clôturés et les données disponibles à cette date sont prises en compte pour le calcul des subsides, sans préjudice du dernier alinéa de l'article 5 du présent règlement. Dans cette hypothèse, le calcul du subside hypothétique est fait mais la liquidation du montant en question est tenue en suspens jusqu'à l'envoi de la pièce manquante relative à la formation de l'entraîneur qui doit se faire dans la limite prévue au dernier alinéa de l'article 5 du présent règlement.

Art. 8. Le ministre se réserve le droit de demander toute pièce supplémentaire nécessaire au contrôle des données introduites par le club ou de faire vérifier les données en question directement auprès de la fédération concernée ou d'autres instances compétentes et au besoin de procéder à des contrôles sur place. A cette fin, une commission de contrôle est nommée par le ministre qui met en place un dispositif de contrôle de la qualité de l'encadrement.

Art. 9. Toute aide obtenue sur base d'informations frauduleuses peut être demandée en restitution au club bénéficiaire. Le club concerné peut en outre être exclu du bénéfice de toute aide pendant 2 années supplémentaires. Cette décision est prise par le ministre sur avis de la commission de contrôle définie à l'article 8 du présent règlement.

Art. 10. En vue de la gestion et du suivi administratif des demandes de subside, il est créé un fichier de données à caractère personnel, sous l'autorité du ministre, qui est établi conformément aux dispositions de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Le fichier contient les données suivantes:

1. dénomination, adresse, compte bancaire, matricule, noms des responsables du club demandeur;
2. fédération à laquelle le club est affilié;
3. nombre des licences de compétition par catégorie d'âge;
4. nombre des licences de loisir;
5. nombre des licences d'arbitres et de dirigeants;
6. nombre des licences d'entraîneurs;
7. nom, prénom et diplôme des entraîneurs ainsi que la catégorie entraînée;
8. nombre des jeunes encadrés;
9. nom, prénom, numéro d'identification et numéro de licence du jeune éligible au sens de l'article 4 ci-avant.

Ces données sont communiquées au ministre par les clubs demandeurs via une ligne sécurisée. La sécurisation de la banque de données en question se fait conformément aux exigences légales et réglementaires en vigueur.

Les données sous le point 9 sont conservées aussi longtemps que l'enfant en question peut être considéré comme éligible, c'est-à-dire au plus tard jusqu'à l'âge de ses 16 ans. Une fois ce délai écoulé, les données sont anonymisées à des fins statistiques.

Les autres données non nominatives sont mises à jour annuellement par le club demandeur. Les données relatives au club sont conservées aussi longtemps que le club reste demandeur d'un subside.

Toute personne, qui à quelque titre que ce soit, participe à la gestion ou à la tenue de la banque de données est tenue de respecter son caractère confidentiel. L'article 458 du Code Pénal est applicable.

Art. 11. Notre Ministre des Sports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Le Ministre des Sports,
Romain Schneider

Crans, le 23 décembre 2016.
Henri

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 1992 relatif à la création et à l'exploitation d'une banque de données nominatives de police générale.

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

Vu l'article 44 paragraphe (2) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel;

Vu l'article 2 paragraphe (1) de la loi modifiée du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Sécurité intérieure et de Notre Ministre des Communications et des Médias et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'article 11 du règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 1992 relatif à la création et l'exploitation d'une banque de données nominatives de police générale est remplacé comme suit:

«**Art. 11.** L'autorisation prévue à l'article 1^{er} est valable à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement et expirera au 1^{er} juin 2018.»

Art. 2. Le présent règlement grand-ducal entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Art. 3. Notre Ministre de la Sécurité intérieure et Notre Ministre des Communications et des Médias sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de la Sécurité intérieure,
Etienne Schneider

Crans, le 23 décembre 2016.
Henri

*Le Ministre des Communications
et des Médias,*
Xavier Bettel

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 fixant pour l'année 2017 le montant maximum des indemnités qui peuvent être allouées à certaines victimes de dommages corporels résultant d'une infraction.

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

Vu l'article 11 de la loi modifiée du 12 mars 1984 relative à l'indemnisation de certaines victimes de dommages corporels résultant d'une infraction et à la répression de l'insolvabilité frauduleuse;

Vu la fiche financière;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le montant maximum de l'indemnité qui peut être allouée par le Ministre de la Justice conformément à l'article 11 de la loi modifiée du 12 mars 1984 est fixé pour l'année 2017 à 63.000 euros.

Art. 2. Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de la Justice,
Félix Braz

Crans, le 23 décembre 2016.
Henri

Le Ministre des Finances,
Pierre Gramegna

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne.

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 la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et son rectificatif;

Vu la décision de la Commission européenne du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

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, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Dans le règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne, sont insérés les articles 4bis à 4quater, rédigés comme suit:

«**Art. 4bis.** Pour l'application du présent règlement grand-ducal on entend par:

1. «SET»: le service européen de télépéage, instauré par la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne;

2. «prestataire de SET»: une personne morale qui satisfait aux exigences de l'article 3 de la décision 2009/750 de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques et est enregistrée dans l'Etat membre où elle est établie, qui donne accès au SET à un utilisateur du SET;

3. «registre»: le registre électronique national relatif au service européen de télépéage tel que visé à l'article 19 de la décision précitée;

4. «secteur SET»: un secteur à péage entrant dans le champ d'application de la directive 2004/52/CE.

Art. 4ter. Le registre est tenu à jour par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, désigné ci-après «le ministre», et publié sur le site Internet ayant l'adresse www.registre-SET.public.lu.

Art. 4quater. (1) Les personnes morales établies au Grand-Duché de Luxembourg, qui sollicitent leur inscription au registre, introduisent auprès du ministre une demande à laquelle sont jointes des pièces suivantes:

- a) une certification EN ISO 9001 ou équivalente;
- b) une preuve qu'elles disposent des équipements techniques et de la déclaration CE ou un certificat attestant la conformité des constituants d'interopérabilité, comme prévu à l'annexe IV, point 1, de la Décision 2009/750/CE;
- c) une justification de compétences en matière de prestation de services de télépéage ou dans des domaines connexes;
- d) une preuve attestant la capacité financière appropriée;
- e) une preuve attestant de la mise en œuvre d'un plan de gestion globale des risques et de sa mise à jour, faisant l'objet, au minimum tous les deux ans, d'un audit par un organisme indépendant;
- f) une preuve d'une bonne réputation.

(2) Chaque année, dans les trente jours qui suivent la date anniversaire de l'inscription sur le registre, les prestataires de SET transmettent au ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, conformément à ses instructions, un dossier d'information démontrant qu'ils satisfont toujours aux conditions visées au paragraphe 1^{er}. De même, les prestataires de SET font, auprès du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions, une déclaration annuelle concernant leur couverture de secteurs SET.

Le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions peut, à tout moment, demander au prestataire de SET de lui transmettre, dans un délai d'un mois, tout document nécessaire à l'application du présent règlement, dont notamment les conclusions de l'audit prévu au paragraphe (1) point e).

(3) Par une décision motivée, le ministre peut rayer du registre le prestataire de SET en cas de non-respect par ce dernier des exigences visées aux paragraphes 1^{er} et 2.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le tribunal administratif, qui statue comme juge du fond.»

Art. 2. Exécution et mise en vigueur.

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

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
François Bausch*

Crans, le 23 décembre 2016.
Henri

Doc. parl. 6885; sess. ord. 2014-2015, 2015-2016 et 2016-2017; Dir. 2004/52/CE.

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 23 janvier 2003 portant exécution de la loi du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises.

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

Vu la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales;

Vu la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des Métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le règlement grand-ducal modifié du 23 janvier 2003 portant exécution de la loi du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises est modifié comme suit:

1. Après l'article 4 est inséré un nouvel intitulé ainsi qu'un nouvel article 5 comme suit:

«Formalités de dépôt s'appliquant à la société à responsabilité limitée simplifiée

Art. 5. (1) Les associés personnes physiques disposant d'un numéro d'identification tel que prévu par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques doivent indiquer leur numéro d'identification sur le formulaire de réquisition lors de leur inscription au registre de commerce et des sociétés.

(2) Les associés personnes physiques ne disposant pas d'un numéro d'identification tel que prévu par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, se voient allouer ce numéro d'identification conformément à l'article 1^{er}, paragraphe (2), alinéa 2 de la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques lors de l'inscription des associés par le gestionnaire du registre de commerce et des sociétés.

(3) Lors de l'immatriculation d'une société à responsabilité limitée simplifiée doivent être déposés:

1. en ce qui concerne les associés, la copie de la carte d'identité s'il s'agit de personnes résidentes ou la copie de la carte d'identité ou de tout autre document de nature équivalente s'il s'agit de personnes non résidentes;
2. le cas échéant, déclaration sur l'honneur portant sur la preuve de la libération des apports en numéraire à signer par tous les associés et indiquant que le montant du capital indiqué a été effectivement apporté à la société et qu'il a été libéré;
3. le cas échéant, déclaration sur l'honneur portant sur la description succincte des apports en nature et leur évaluation à signer par tous les associés.

Ces documents ne font pas l'objet d'une publication au Recueil Electronique des Sociétés et Associations.

Ces documents doivent également être déposés en cas de modification de l'information inscrite.

(4) Le gestionnaire du registre de commerce et des sociétés refuse:

1. toute demande d'immatriculation d'une société à responsabilité limitée simplifiée dont un des associés est déjà inscrit en tant qu'associé dans une autre société à responsabilité limitée simplifiée; et
2. toute demande d'inscription d'un associé d'une société à responsabilité limitée simplifiée qui est déjà inscrit en tant qu'associé dans une autre société à responsabilité limitée simplifiée, sauf si les parts lui sont transmises pour cause de mort.

Le gestionnaire du registre de commerce et des sociétés vérifie que les indications de l'acte constitutif correspondent aux exigences légales prescrites.»

2. L'annexe J (Grille de tarification du registre de commerce et des sociétés) du règlement grand-ducal modifié du 23 janvier 2003 portant exécution de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés et les comptes annuels des entreprises est remplacée par l'annexe J figurant en annexe du présent règlement.

Art. 2. Le présent règlement grand-ducal entre en vigueur le 16 janvier 2017.

Art. 3. Notre Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de la Justice,

Félix Braz

Crans, le 23 décembre 2016.

Henri

Annexe J – Tarifs

Grille de tarification du registre de commerce et des sociétés

Dépôts électroniques avec réquisitions					
montants en EUR hors TVA (tarifs soumis à TVA au taux de 17%)					
Type de réquisition		Immatriculation	Modification statutaire	Modification autre	Radiation
Forme juridique					
société anonyme, société d'investissement à capital variable, société européenne		€ 105,91	€ 54,78	€ 10,96	€ 105,91
société en commandite par actions		€ 105,91	€ 54,78	€ 10,96	€ 105,91
société à responsabilité limitée		€ 105,91	€ 54,78	€ 10,96	€ 105,91
société à responsabilité limitée simplifiée		€ 14,61	€ 10,96	€ 10,96	€ 14,61
société coopérative, société coopérative européenne		€ 54,78	€ 14,61	€ 10,96	€ 54,78
société en commandite spéciale		€ 105,91	€ 54,78	€ 10,96	€ 105,91

société en commandite simple	€ 14,61	€ 10,96	€ 10,96	€ 14,61
société en nom collectif	€ 14,61	€ 10,96	€ 10,96	€ 14,61
succursale de société commerciale	€ 54,78		€ 10,96	€ 54,78
succursale de société à responsabilité limitée simplifiée	€ 10,96		€ 7,30	€ 10,96
succursale de société de droit étranger	€ 105,91		€ 10,96	€ 105,91
fonds commun de placement	€ 105,91	€ 54,78	€ 10,96	€ 105,91
groupement d'intérêt économique	€ 14,61	€ 10,96	€ 10,96	€ 14,61
succursale d'un groupement d'intérêt économique	€ 10,96		€ 7,30	€ 10,96
succursale d'un groupement d'intérêt économique de droit étranger	€ 14,61		€ 10,96	€ 14,61
groupement européen d'intérêt économique	€ 14,61	€ 10,96	€ 10,96	€ 14,61
succursale d'un groupement européen d'intérêt économique	€ 10,96		€ 7,30	€ 10,96
succursale d'un groupement européen d'intérêt économique de droit étranger	€ 14,61		€ 10,96	€ 14,61
association sans but lucratif, fondation	€ 14,61	€ 10,96	€ 10,96	€ 14,61
société civile	€ 54,78	€ 14,61	€ 10,96	€ 54,78
succursale d'une société civile	€ 10,96		€ 7,30	€ 10,96
succursale d'une société civile de droit étranger	€ 54,78		€ 10,96	€ 54,78
association d'épargne-pension	€ 105,91	€ 54,78	€ 10,96	€ 105,91
association d'assurances mutuelles	€ 105,91	€ 54,78	€ 10,96	€ 105,91
association agricole	€ 14,61	€ 10,96	€ 10,96	€ 14,61
commerçant personne physique	€ 14,61		€ 10,96	€ 14,61
succursale commerçant personne physique	€ 10,96		€ 3,66	€ 10,96
succursale commerçant personne physique étranger	€ 14,61		€ 10,96	€ 14,61
établissement public	€ 105,91	€ 54,78	€ 10,96	€ 105,91
autres personnes morales dont l'immatriculation est prévue par l'article 1 ^{er} de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises	€ 105,91	€ 54,78	€ 10,96	€ 105,91
Dépôts électroniques sans réquisitions				
comptes annuels et comptes consolidés déposés dans les délais légaux	€ 19			
frais de dépôt pour les données financières déposées en dehors des délais légaux				
(art. 6 Règlement grand-ducal modifié du 23 janvier 2003 pris en exécution de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises)				
lorsque le dépôt est effectué dans le huitième mois suivant la date de clôture de l'exercice social	€ 50			
lorsque le dépôt est effectué entre le neuvième et le onzième mois suivant la date de clôture de l'exercice social	€ 200			
lorsque le dépôt est effectué à compter du douzième mois suivant la date de clôture de l'exercice social	€ 500			
projet de fusion, scission, ou transfert de patrimoine professionnel, d'actifs, de branche d'activité	€ 54,78			
projet de transfert de siège transfrontalier	€ 54,78			
convocations aux assemblées	€ 10,00			
autres dépôts	€ 10,96			
Autres frais administratifs				
demande de consultation				
demande de consultation par voie électronique certifiée conforme	€ 5,00			
demande de consultation par voie électronique d'un lot d'archives	€ 2,50			

demande de consultation par voie électronique d'un lot d'archives certifié conforme	€ 7,50
demande de consultation par voie électronique d'un dossier complet	€ 15,00
extrait	
extrait sous format papier (pour le 1 ^{er} extrait demandé dans le cadre d'une demande pour une personne ou entité immatriculée donnée) avec signature	€ 21,43
pour chaque extrait sous format papier supplémentaire dans le cadre d'une demande pour une personne ou entité immatriculée donnée avec signature	€ 7,70
extrait sous format électronique	€ 10,43
extrait sous format électronique avec signature qualifiée	€ 15,43
copie d'un document	
copie d'un document sous format papier certifiée conforme, par page	€ 1,50
copie d'un document sous format papier, par page	€ 0,50
certificats	
certificat de disponibilité de dénomination et certificat négatif sous format papier avec signature	€ 10,00
certificat de disponibilité de dénomination et certificat négatif sous format électronique	€ 4,75
certificat de disponibilité de dénomination et certificat négatif sous format électronique avec signature qualifiée	€ 9,75
supplément pour traitement urgent d'une demande	€ 100,00
guichet d'assistance au dépôt	
association sans but lucratif, fondation, association agricole, commerçant personne physique et société à responsabilité limitée simplifiée - immatriculation	Tarif de dépôt + € 20,00
association sans but lucratif, fondation, association agricole, commerçant personne physique et société à responsabilité limitée simplifiée - tous autres dépôts	Tarif de dépôt + € 10,00
tous autres dépôts	Tarif de dépôt + € 80
notification et suivi des dépôts (par numéro RCS)	€ 1,00
dépôt à régulariser	€ 10,00
European Business Register (EBR)	
services fournisseur	
résumé société	€ 5,00
résumé mandataires	€ 5,00
consultation	
informations clés	€ 5,00
liste des mandataires	€ 5,00
liste des mandats	€ 5,00
produit registre étranger	Tarif produit + € 2,00
Taxe administrative prévue par l'article 74bis de la loi du 19 décembre 2002 tel qu'introduit par la loi du 30 juillet 2013 portant réforme de la Commission des normes comptables	€ 5,00 (tarif non soumis à TVA)

Règlement grand-ducal du 23 décembre 2016 portant fixation du taux de l'intérêt légal pour 2017.

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

Vu l'article 14 de la loi modifiée du 18 avril 2004 relative aux délais de paiement et aux intérêts de retard;

Vu l'article 2 (1) de la loi modifiée du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le taux de l'intérêt légal est fixé pour 2017 à deux virgule vingt-cinq pour cent (2,25%).

Art. 2. Notre Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de la Justice,
Félix Braz

Crans, le 23 décembre 2016.
Henri
