



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de règlement grand-ducal 7145

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions

1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil et

2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et

b) modifiant

1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,

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

3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

Date de dépôt : 29-05-2017

Date de l'avis du Conseil d'État : 23-01-2018

Auteur(s) : Monsieur Camille Gira, Secrétaire d'Etat au Développement durable et aux Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
29-05-2017	Déposé	7145/00	<u>3</u>
10-07-2017	Avis de la Chambre de Commerce (16.6.2017)	7145/01	<u>54</u>
07-08-2017	Avis de la Chambre des Salariés (11.7.2017)	7145/02	<u>59</u>
23-01-2018	Avis du Conseil d'État (19.1.2018)	7145/03	<u>66</u>
14-09-2018	1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (13.09.2018) 2) Observations du Gouvernement 3) Texte coordonné	7145/04	<u>71</u>
08-10-2018	Avis de la Conférence des Présidents (08-10-2018)	7145/05	<u>80</u>
03-10-2018	Commission du Développement durable Procès verbal (37) de la reunion du 3 octobre 2018	37	<u>85</u>
24-10-2018	Publié au Mémorial A n°979 en page 1	7145	<u>92</u>

7145/00

N° 7145**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

(Dépôt: le 29.5.2017)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (26.5.2017).....	2
2) Exposé des motifs	2
3) Texte du projet de règlement grand-ducal.....	3
4) Commentaire des articles	6
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	7
6) Texte coordonné.....	11

*

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

(26.5.2017)

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 ainsi que le texte coordonné.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures aimerait ajouter l'information que le projet de règlement grand-ducal en question n'a pas d'implications sur le budget de l'Etat.

Les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers seront demandés et vous parviendront dès réception.

Monsieur le Ministre saurait gré à la Conférence des Présidents de bien vouloir accorder un traitement prioritaire au projet de règlement grand-ducal en question étant donné que les nouvelles règles permettront de pourvoir partiellement aux problèmes existant actuellement dans le transport public par route et notamment aux problèmes de ponctualité.

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

*Le Ministre aux Relations
avec le Parlement,*

Fernand ETGEN

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de règlement grand-ducal a pour objet principal de prévoir des dérogations aux temps de conduite et périodes de repos pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Tant les entreprises de transport de voyageurs par route du Régime Général des Transports Routiers (RGTR) que les syndicats représentatifs ont demandé la suppression de la disposition actuelle, qui consiste en la reprise des dispositions européennes, alors que la congestion du réseau routier devient toujours plus importante, de sorte qu'il est toujours plus difficile de respecter les dispositions concernant les temps de conduite et périodes de repos sur les lignes de transport public.

L'article 15 du règlement (CE) n° 561/2006 dispose cependant que les Etats membres doivent veiller à ce que les conducteurs de tels véhicules bénéficient d'une protection appropriée en ce qui concerne les temps de conduite et périodes de repos.

Notamment pour les lignes RGTR, les congestions routières régulières du réseau routier national rendent davantage périlleux l'exercice qui consiste à coordonner les roulements avec les réalités du trafic de manière harmonieuse et amplifient considérablement les risques qu'encourent les chauffeurs et par là aussi les entreprises à enfreindre de manière régulière mais involontaire la législation actuelle.

Les chauffeurs ne pouvant s'arrêter en pleine course, les dépassements des temps de conduite deviennent souvent inévitables et le fait de vouloir assurer un confort maximal des utilisateurs des transports en commun devient alors une épée de Damoclès.

De plus, la volonté de certains chauffeurs de vouloir terminer une course comme prévu dans l'horaire ou d'éviter des retards trop importants peut avoir des conséquences sur la sécurité routière.

Nos pays voisins respectivement les régions limitrophes ont opté pour une réglementation spécifique s'appliquant aux lignes inférieures à 50 kilomètres. Tandis qu'en Belgique et en France ces règles varient d'une région à l'autre, l'Allemagne a adopté des dispositions claires et transparentes au niveau national („Fahrpersonalverordnung“) ayant fait ses preuves dès 2005.

Il est dès lors proposé de s'orienter aux règles allemandes. Les dispositions proposées sont simplifiées et adaptées à la situation de notre pays, mais reprennent l'essentiel de la législation allemande.

A la demande du secteur concerné et notamment l'Automobile Club du Luxembourg, l'obligation nationale pour les dépanneuses d'être équipées par un tachygraphe est également supprimée. La législation communautaire ne s'applique en effet pas à cette catégorie de véhicules.

Egalement à la demande du secteur concerné, il est introduit une exception pour les transports nationaux d'animaux vivants pour des raisons de protection des animaux, alors qu'il est considéré inapproprié de laisser exposés les animaux notamment aux températures élevées en été, mais aussi aux températures basses en hiver quand le conducteur devrait prendre une pause.

Il est profité de l'occasion pour remplacer dans le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 la SNCT par la SNCA, alors que cette dernière a repris entretemps les activités effectuées jadis par la SNCT pour le compte de l'Etat luxembourgeois.

Finalement, il convient de redresser encore deux erreurs qui s'étaient insérées lors des amendements du projet de règlement grand-ducal initial devenant par après le règlement grand-ducal du 16 juin 2011.

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

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

Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil;

Vu le règlement (CEE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route;

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

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, est modifié comme suit:

1. L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

„1. En application de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, les autobus et autocars doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Le tachygraphe doit être utilisé, sauf en cas de transports visés par le paragraphe 2.

Les articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité sont applicables.

2. Par dérogation au paragraphe précédent, sont applicables les dispositions ci-après pour les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres doivent respecter les dispositions prévues aux articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité avec les dérogations suivantes, les définitions de l'article 4 de ce règlement étant d'application:

- a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au moins huit minutes;
- b) l'ensemble de ces pauses doit égaliser au moins un sixième de la durée de conduite journalière prévue par l'horaire de service;
- c) en cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause d'au moins quarante-cinq minutes;

Aux fins de ce qui précède, l'entreprise de transport établit un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur est porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

L'entreprise de transport conserve les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique. Elle présente et remet les horaires de service aux agents de contrôle sur simple demande.

L'entreprise de transport organise le travail des conducteurs visés au présent paragraphe de manière qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité,

- elle n'utilise que des véhicules équipés d'un tachygraphe, et
- ses chauffeurs utilisent les tachygraphes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.

L'article 12 du présent règlement est applicable dans ce cas.

3. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants:

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

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;
- g) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 kilomètres.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, les véhicules cités sous a), b), d), e), f) et g) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.“

2. A l'article 4, alinéa 1, le terme „Société Nationale de Contrôle Technique“ est remplacé par „Société Nationale de Circulation Automobile“.
3. Aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ainsi qu'à l'annexe I, le terme „SNCT“ est remplacé par „SNCA“.
4. A l'article 5, paragraphe 1, l'alinéa 1 est remplacé par le libellé suivant:

„En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers de tachygraphe conformément aux dispositions de l'annexe I. Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes.“
5. A l'article 7, l'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant:

„La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés ainsi qu'à la SNCA.“

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

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1^{er}

Cet article apporte quelques modifications au règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes.

ad paragraphe 1.

Ce paragraphe contient certaines dispositions nationales. A la demande des secteurs concernés, les obligations nationales existantes sont modifiées (services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres) respectivement supprimées (dépanneuses).

Si le règlement (CE) n° 561/2006 ne s'applique pas aux transports effectués par des véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km, son article 15 dispose que les Etats membres veillent à ce que les conducteurs de tels véhicules soient soumis à des règles nationales assurant une protection appropriée en ce qui concerne les durées de conduite permises et les pauses et temps de repos obligatoires.

Or, une analyse auprès des quatre réseaux de transports publics au Luxembourg (RGTR, AVL, TICE, CFL) a révélé qu'il existe des conditions et besoins différents sur les différents réseaux. Dès lors, il convient de prévoir outre les dispositions d'exception également la possibilité pour une entreprise de transports de s'organiser selon les règles européennes, plus strictes et plus faciles à contrôler. Si les nouvelles dispositions d'exception seront utilisées surtout par les entreprises RGTR, les AVL, CFL et TICE ont annoncé vouloir continuer selon les règles européennes qui leur conviennent mieux.

Les dispositions de l'exception ont été élaborées sur la base des dispositions applicables en Allemagne, mais adaptées à la situation du Grand-Duché de Luxembourg et notamment l'exiguïté de son territoire.

Si la législation allemande distingue entre les lignes où la distance moyenne entre les arrêts est inférieure respectivement supérieure à trois kilomètres, une telle distinction n'est pas de mise au Luxembourg où seulement trois lignes de moins de 50 km présentent une distance moyenne entre les arrêts de plus de 3 km, sur un total de quelque 300 lignes RGTR.

Ce paragraphe reprend donc essentiellement les règles concernant les temps de conduite et les pauses prévues en Allemagne pour les lignes présentant une distance moyenne de moins de 3 km entre les arrêts. La possibilité de reporter la période de repos n'est pas reprise faute d'accord sur ce point entre les partenaires sociaux.

Les entreprises de transport doivent établir des horaires de service pour leurs conducteurs, à l'exception de celles recourant aux dispositions européennes. La durée de conservation de deux ans est alignée sur l'article 12, paragraphe 6, du règlement grand-ducal du 16 juin 2011.

En vertu du paragraphe 1^{er} nouveau, tous les autobus et autocars effectuant des transports nationaux doivent être équipés d'un tachygraphe, comme par le passé, ce qui inclut les véhicules utilisés sur des lignes dont la longueur ne dépasse pas 50 km.

La différence est que le tachygraphe ne doit plus être utilisé sur ces lignes. Néanmoins, toutes les autres obligations (étalonnage et vérification, téléchargement périodique des données, etc.) restent entières. Du moins en cas de tachygraphe numérique, un contrôle devrait ainsi rester possible en comparant les horaires de service avec les données enregistrées par le tachygraphe même.

Pour tous les autres transports nationaux de voyageurs, les dispositions communautaires restent d'application.

Parmi les exceptions nationales, celle relative aux ouvriers se trouve désormais parmi les cas auxquelles le règlement (CE) n° 561/2006 (point aa) de l'article 3 de ce règlement) ne s'applique pas. Le point b) du nouveau paragraphe 3 (paragraphe 2 actuel) tient compte de ce fait et ne mentionne plus que les services universels.

Un point g) est ajouté introduisant une nouvelle exception pour le transport d'animaux vivants, alors que le secteur concerné a rendu attentif au fait qu'il est inapproprié de laisser souffrir les animaux notamment en été à des températures élevées, mais aussi en hiver à des températures basses quand le conducteur est obligé d'effectuer une pause.

Une telle exception ne pouvant de toute façon s'appliquer qu'aux transports d'au plus 100 kilomètres, le conducteur ne peut effectuer de longues périodes de conduite continue.

ad paragraphes 2. et 3.

Le 13 janvier 2012 a été créée la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) qui a ensuite repris les activités que la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) effectuait jusque-là pour le compte de l'Etat luxembourgeois. Parmi ces activités se trouve également la gestion des cartes de tachygraphes. Par conséquent, il y a lieu d'adapter le règlement grand-ducal en remplaçant la „SNCT“ par la „SNCA“.

ad paragraphes 4. et 5.

Ces paragraphes visent à rectifier deux erreurs dans le texte de l'actuel règlement grand-ducal en supprimant les références respectives à l'article 1^{er} pour les ateliers agréés. En effet, lors de l'élaboration du règlement grand-ducal du 16 juin 2011, des amendements ont été apportés au texte, notamment suite aux observations du Conseil d'Etat. Or, il avait été oublié de supprimer ces références lorsque l'article 1^{er} avait été amendé. Dès lors, il est proposé de parer à cet oubli.

ad article 2

Formule exécutoire

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet:	<p>Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011</p> <p>a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et</p> <p>b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs</p>
Ministère initiateur:	Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Auteur(s):	Guy Staus
Tél:	247-84437
Courriel:	guy.staus@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet:	Introduire des pauses mieux adaptées aux besoins du transport en commun par bus.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	
Date:	3.5.2017

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles: FLEAA, CFL, AVL, TICE, syndicats (pauses dérogatoires), ACL, GARD (dépanneuses), CONVIS (transports d'animaux vivants), Police grand-ducale, Administration des douanes et accises (avis des organes de contrôle)
 Remarques/Observations:
2. Destinataires du projet:
- Entreprises/Professions libérales: Oui Non
 - Citoyens: Oui Non
 - Administrations: Oui Non
3. 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: La réglementation européenne ne fait pas de distinction concernant la taille des entreprises.
4. 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:
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? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

¹ N.a.: non applicable.

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.).

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (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?
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.
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.
- Si oui, lequel?
- 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:
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
- Si oui, expliquez pourquoi:

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)

- 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)

TEXTE COORDONNE

Légende:

~~texte supprimé~~

texte nouveau

REGLEMENT GRAND-DUCAL DU 16 JUIN 2011

- a) **concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et**
- b) **modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs**

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

Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil;

Vu le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement (CE) n° 581/2010 de la Commission du 1^{er} juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur;

Vu le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres;

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

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

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

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

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

Arrêtons:

Chapitre 1 – Compétences, principes et champ d'application

Art. 1^{er}. 1. L'autorité compétente au sens du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre qui a les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.

2. En application de l'article 14 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, le ministre peut accorder une dérogation aux articles 6 à 9 du règlement (CE) 561/2006 précité pour des transports effectués dans des circonstances exceptionnelles.

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

En vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, l'autorisation de dérogation peut prévoir que les transports visés peuvent être effectués au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe ou que le tachygraphe ne doit pas être utilisé.

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

Art. 2. Outre les véhicules visés par le premier paragraphe de l'article 3, les véhicules visés par l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, désigné ci-après par tachygraphe, sont ceux mentionnés à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité ainsi que ceux effectuant des transports internationaux en conformité avec les dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970 tel qu'approuvé par la loi du 6 mai 1974.

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) n° 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I B de ce règlement est désigné ci-après tachygraphe numérique.

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

Tout tachygraphe doit être étalonné et vérifié conformément au règlement (CEE) n° 3821/85 précité. Cette obligation vaut également pour les véhicules non visés par le premier alinéa, pour autant qu'ils sont équipés d'un tachygraphe.

L'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire conformément aux dispositions des règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85 précités ainsi que du présent règlement.

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

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

Les feuilles d'enregistrement et le papier en continu doivent correspondre respectivement à l'annexe I ou à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 précité.

Art. 3. 1. En application de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, les autobus et autocars doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Le tachygraphe doit être utilisé, sauf en cas de transports visés par le paragraphe 2.

Les articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité sont applicables.

2. Par dérogation au paragraphe précédent, sont applicables les dispositions ci-après pour les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres doivent respecter les dispositions prévues aux articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité avec les dérogations suivantes, les définitions de l'article 4 de ce règlement étant d'application:

- a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au moins huit minutes;
- b) l'ensemble de ces pauses doit égaler au moins un sixième de la durée de conduite journalière prévue par l'horaire de service;
- c) en cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause d'au moins quarante-cinq minutes;

Aux fins de ce qui précède, l'entreprise de transport établit un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur est porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

L'entreprise de transport conserve les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique. Elle présente et remet les horaires de service aux agents de contrôle sur simple demande.

L'entreprise de transport organise le travail des conducteurs visés au présent paragraphe de manière qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité,
- elle n'utilise que des véhicules équipés d'un tachygraphe, et
- ses chauffeurs utilisent les tachygraphes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.

L'article 12 du présent règlement est applicable dans ce cas.

3. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants:

- a) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;
- b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles

communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel.

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;

- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
- f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;
- g) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 kilomètres.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, les véhicules cités sous a), b), d), e), f) et g) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

~~1. En application de l'article 3, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, les véhicules suivants doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg:~~

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

~~Les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité s'appliquent aux transports nationaux effectués par les véhicules cités à l'alinéa précédent.~~

~~2. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants:~~

- ~~a) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing;~~
- ~~b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés:

 - ~~— par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel;~~
 - ~~ou~~
 - ~~— pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions.~~~~

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

- ~~e) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales;~~
- ~~d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance~~

~~de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte à porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes-émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;~~

~~e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;~~

~~f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.~~

~~En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, les véhicules cités sous a), b), d) et e) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.~~

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6. La Société Nationale de Certification et d'Homologation, désignée ci-après par le sigle SNCH, est chargée des travaux d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe prévus à l'article 5 du règlement (CEE) n° 3821/85 précité. A cette fin, elle procède ou fait procéder aux essais et constatations requis, tout en prenant, en cas de besoin, recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins, sur sa proposition, par le ministre en raison de leur compétence en matière d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement ou des cartes de tachygraphes précités.

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

Chapitre 2 – Les cartes de tachygraphe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les cartes de tachygraphe délivrées à des fabricants de tachygraphes ne peuvent être utilisées que pour des essais techniques. Les données administratives utilisées pour l'établissement de ces cartes sont fournies par les fabricants de tachygraphes sous leur responsabilité et peuvent être des données

fictives. Par dérogation à l'alinéa 7, la taxe de mise à disposition de toute carte délivrée à un fabricant de tachygraphe est basé sur le coût de revient de cette carte.

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

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le renouvellement de la carte de contrôle intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la [SNCTSNCA](#), de la demande conforme aux exigences du premier alinéa.

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

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

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

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

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

Art. 11. 1. Les cartes d'atelier sont uniquement délivrées aux ateliers agréés conformément à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et qui, sauf dans des cas dûment motivés, ne sont pas éligibles pour une carte d'entreprise ou dont les autres activités professionnelles ne sont pas de nature à compromettre la sécurité globale du système.

2. En vue de l'obtention d'une carte d'atelier, le mandataire de l'atelier agréé intéressé est tenu de présenter à la [SNCTSNCA](#) une demande dûment signée, indiquant le nom et l'adresse de l'atelier ainsi que les noms et prénoms et le lieu et la date de naissance du candidat-titulaire à l'obtention de la carte, ce dernier devant justifier de la qualification technique requise en vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 précité.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

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

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

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

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

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

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

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

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

7. La cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire d'une carte d'atelier comporte l'obligation pour l'atelier concerné de restituer la carte sans délai à la [SNCTSNCA](#).

Chapitre 3 – La manipulation des données enregistrées

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 4 – Dispositions finales

Art. 13. 1. Les infractions aux dispositions prévues aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16 et 20 paragraphe 3 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, aux articles 1^{er}, 3 alinéa 1, 12, 13, 14, 15, 16 et aux annexes I, IB et II du règlement (CEE) n° 3821/85 précité, aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 de l'AETR précité, aux articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et aux appendices 1, 1B et 2 de l'annexe de l'AETR précité ainsi qu'aux articles 2, 3, 5, 7 et 12 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions énumérés à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de 145 à 250 euros.

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

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

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

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

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

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

„L'instructeur agréé qui enseigne l'art de conduire sur un véhicule prévu à l'article 17, point B), sub 4) à 7), doit utiliser le chronotachygraphe conformément aux dispositions de la réglementation communautaire et nationale en vigueur. Les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil lui sont applicables.“

Art. 15. 1. L'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est remplacé par le texte suivant:

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

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

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

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

2. Tout conducteur originaire d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doit disposer de l'attestation de conducteur prévue à l'article 6 du règlement (CEE) n° 881/92.

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

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

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

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

„**Art. 6.** Les infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 4 et aux dispositions générales des annexes I et III du règlement (CEE) n° 881/92 ainsi qu'aux dispositions des articles 4 et 5 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions suivantes qui sont punies d'une amende de 250 euros:

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

Art. 16. 1. A l'annexe I, point A., du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, le montant de la taxe pour les infractions 49-07 à 49-10 est porté à 145 euros.

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

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

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

Art. 17. Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, tel qu'il a été modifié par la suite, est abrogé.

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

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

Palais de Luxembourg, le 16 juin 2011

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

Le Ministre des Finances,
Luc FRIEDEN

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

*Le Ministre du Travail, de l'Emploi
et de l'Immigration,*
Nicolas SCHMIT

*

ANNEXE I

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

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

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

*

1 INTRODUCTION

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

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

*

2 OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

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

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

*

3 REFERENCES REGLEMENTAIRES ET NORMATIVES

- a) Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route tel que modifié notamment par le Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 et le règlement (CE) n° 1360/2002 du Conseil du 13 juin 2002;
- b) EN 1047-1 (version octobre 1996): Unités de stockage en lieu sûr – Classification et méthodes d'essai de résistance au feu – Partie 1: Meubles réfractaires;
- c) EN 1143-1 (version août 2005): Unités de stockage en lieux sûrs – Prescriptions, classification et méthodes d'essai pour la résistance à l'effraction Partie 1: Coffres-forts, distributeurs automatiques de billets (DAB), portes fortes et chambres fortes;

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

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

*

4 DEFINITIONS

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

4.1 Installation de tachygraphe

Appareil de contrôle tel que spécifié par le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Le tachygraphe est un ensemble technique composé d'un capteur de mouvement, d'une unité véhicule, d'un tachymètre et des liaisons mécaniques ou électriques entre ces éléments et, le cas échéant, de la plaquette d'installation et des plombages. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe“.

4.2 Installation de tachygraphe analogique

Tachygraphe conforme à l'annexe I du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe analogique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe analogique“.

4.3 Installation de tachygraphe numérique

Tachygraphe conforme à l'annexe IB du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe numérique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe numérique“.

4.4 Règlement

Le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes avec ses annexes.

4.5 Agrément

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

4.6 Agrément de plein droit

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

4.7 Agrément administratif

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

4.8 Demandeur d'un agrément

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

4.9 Candidat à l'agrément

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

4.10 Atelier agréé

Atelier détenteur d'un agrément en cours de validité.

4.11 Expert technicien

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

4.12 Intervention

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

4.13 Installation

Montage d'un tachygraphe dans un véhicule.

4.14 Activation

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

4.15 Etalonnage

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

4.16 Vérification

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

4.17 Réparation

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

4.18 Mise hors service

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

4.19 Responsable pour la sécurité

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

*

5 AGREMENT POUR L'INSTALLATION, L'ACTIVATION, L'ETALONNAGE, LA VERIFICATION, LA REPARATION ET LA MISE HORS SERVICE DES TACHYGRAPHES

5.1 Demande d'agrément

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

Exigence 1:

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

Exigence 2:

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

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

5.2 Cas d'agrément

Les cas d'agrément suivants sont possibles:

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

Plusieurs cas d'agrément peuvent être combinés.

5.3 Conditions d'obtention d'agrément

5.3.1 Fiabilité

Exigence 3:

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

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

Exigence 4:

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

Exigence 5:

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

Exigence 6:

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

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

Exigence 7:

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

Le contenu et la qualité des prédits cours de formation peuvent être vérifiés lors des audits externes dont mention au chapitre 9.3. La non conformité du contenu ou de la qualité des cours de formation dispensées selon les règles de l'art en la matière peut être sanctionnée par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément de l'atelier et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier de(s) (l')expert(s) technicien(s).

Exigence 8:

Tout atelier agréé doit désigner un responsable de sécurité.

Exigence 9:

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

5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements

Exigence 10:

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

Exigence 11:

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

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

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

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

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

Exigence 12:

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

Exigence 13:

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

5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément

5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes

Exigence 14:

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

Exigence 15:

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

5.4.2 Maintenance

Exigence 16:

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

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

5.4.3 Documentation à mettre à disposition

Exigence 17:

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

- le règlement;
- la présente annexe du règlement;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 6.3 de la présente annexe;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 7 de la présente annexe;
- les procédures de sécurité dont question au chapitre 8 de la présente annexe;
- manuels technique et instructions de travail des fabricants de véhicules et de tachygraphes;

- le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil;
- le règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85;
- le règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CEE) n° 3688/92 de la Commission du 21 décembre 1992 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) n° 2479/95 de la Commission du 25 octobre 1995 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) n° 1056/97 de la Commission du 11 juin 1997 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- la directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 2004/11/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant la directive 92/24/CEE du Conseil relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

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

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

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

Exigence 18:

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

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

5.7 Transfert d'un agrément

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

5.8 Durée de validité de l'agrément

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

*

6 VERIFICATIONS ET MISE HORS SERVICE DES TACHYGRAPHES

6.1 Cas de vérifications

Exigence 19:

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

- a) toute installation suivie, le cas échéant, de l'activation d'un tachygraphe;
- b) toute vérification et toute réparation d'un tachygraphe;
- c) toute inexactitude de l'horloge du tachygraphe supérieure à 20 minutes;
- d) toute modification du coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w⁶“);
- e) toute modification de la circonférence effective des pneumatiques (valeur „l⁶“), due à un changement des dimensions des pneumatiques;
- f) expiration d'un délai de deux ans après la dernière vérification;
- g) tout changement du numéro d'immatriculation du véhicule dans le cas d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique.

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

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

6.2 Etendue de la vérification

6.2.1 Vérifications préliminaires

Exigence 20:

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

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

Exigence 21:

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

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

- a) Vérifier la constante du tachygraphe (valeur „k“) sur la plaque signalétique.
- b) Brancher l'appareil de contrôle décrit au deuxième alinéa sous d) du paragraphe 5.3.3 pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur „k“) respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“).
- c) Faire rouler le véhicule dans les conditions suivantes:⁵
 - véhicule non chargé à l'exception du conducteur, en ordre de marche;
 - pneumatiques dans un état réglementaire, remplis à la pression recommandée par le fabricant du véhicule;
 - mouvement rectiligne sur terrain plat à une vitesse approximative de 5 km/h ou sur un banc d'essai à rouleaux à une vitesse de 50 km/h \pm 5km/h, le cas échéant ces valeurs peuvent être remplacées par des valeurs recommandées par le constructeur du banc d'essai.

Il peut être dérogé des conditions d'état normal d'un véhicule, tel que visé par le premier et par le troisième tiret, sous condition que l(es) erreur(s) induites par cette façon de procéder puissent être compensés en adaptant les valeurs mesurées par voie de calcul (en comparant avec les valeurs et les tableaux de compensation des fabricants de véhicules ou de tachygraphes).
- d) Constater le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“)⁵.
[w] = nombre de rotations ou d'impulsions au connecteur du tachygraphe pour 1 kilomètre parcouru.
- e) Ajuster le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) et la constante du tachygraphe (valeur „k“) endéans une plage de tolérances de \pm 2% de façon que l'appareil puisse, après sa mise en place, respecter les valeurs limites⁶; pour des appareils non électronique, l'ajustement est à réaliser moyennant l'utilisation d'un engrenage tout en vérifiant les valeurs limites précitées.
- f) Le cas échéant, vérifier la bonne installation et le bon fonctionnement de l'arbre de transmission.

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

- a) Dans le cas d'un tachygraphe analogique, écrire les données du véhicule ainsi que la date sur une feuille d'enregistrement, munir celle-ci du cachet „Feuille d'essai“ et positionner la feuille d'enregistrement dans l'unité véhicule du tachygraphe.
- b) Vérifier le tachygraphe moyennant un équipement de contrôle étalonné pour surveiller les limites autorisées.⁶
- c) Création d'un „diagramme de référence“:
 - viser trois points de référence selon l'indicateur de vitesse (p. ex. 40, 80, 120 km/h pour vitesse maximale de 125 km/h);

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

⁶ Selon le cas, voire l'annexe du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1) ou l'annexe du règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

- établir un diagramme de référence (monter momentanément jusqu'à la vitesse maximale, couper le tachygraphe après environ 60 secondes = descente instantanée de la ligne de référence);
- nouvelle montée jusqu'à vitesse maximale, descendre vitesse par trois paliers d'une durée d'environ 60 secondes chacun;
- contrôler la feuille d'enregistrement moyennant une loupe ou les données enregistrées sur la carte d'atelier ou sur la carte de conducteur moyennant un équipement adapté.

Remarques:

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

Le diagramme de référence sert comme preuve des enregistrements réglementaires.

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

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

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

6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications

Exigence 22:

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

6.4 Plaquette d'installation

6.4.1 Premier montage et renouvellement

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

⁷ Voir annexe du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et annexe du règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

6.4.2 Données sur la plaquette d'installation

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

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

6.4.3 Endroit de fixation et plombage

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

6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique

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

*

7 EXIGENCES PAR RAPPORT AUX DONNEES MEMORISEES ET DECHARGEES DU TACHYGRAPHE NUMERIQUE

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

Exigence 23:

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

7.1 Déchargement des données

Exigence 24:

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

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

7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées

Exigence 25:

Les données déchargées sont à transmettre à l'entreprise de transport appropriée uniquement sur demande écrite de celle-ci. L'entreprise de transport appropriée est celle qui détient la carte d'entreprise

avec laquelle l'accès à ces données a été verrouillé. La transmission des données à une troisième partie est uniquement autorisée suite à une autorisation écrite de la prédite entreprise de transport.

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

Exigence 26:

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

Exigence 27:

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

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

Exigence 28:

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

Exigence 29:

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

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

7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées

Exigence 30:

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

Exigence 31:

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

7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique

Exigence 32:

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

7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données

Exigence 33:

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

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

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

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

8 SECURITE DES ATELIERS

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

Exigence 34:

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

Exigence 35:

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

Exigence 36:

L'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3 et les tachygraphes numériques en attente d'installation sur des véhicules doivent se trouver dans la zone de sécurité.

8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation

Exigence 37:

Les plombs, les marques de scellements, les poinçons pour les réaliser, les feuilles de plombage, les plaquettes d'installation et les moyens à les réaliser doivent être stockés dans l'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3.

8.2 Les cartes d'atelier

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

8.2.1 Responsabilités des experts techniciens

Exigence 38:

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

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

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

⁸ Une carte d'atelier est invalidée de façon définitive par une quintuple entrée consécutive erronée du code d'identification personnel et doit être remplacée par la [SNCTS/NCNA](#).

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

8.2.2 Responsabilités de l'atelier

Exigence 39:

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

Exigence 40:

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

Exigence 41:

Toute carte d'atelier hors d'utilisation doit être stockée dans l'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3 et aucune carte ne doit quitter les locaux de l'atelier agréé sauf pour des essais du tachygraphe sur route.

Exigence 42:

L'atelier agréé s'assure qu'aucun expert technicien n'utilise la carte d'atelier émise au nom d'un autre expert technicien.

Exigence 43:

L'atelier agréé supporte les experts techniciens dans leurs efforts à garder leur code d'identification personnel au secret.

Exigence 44:

L'atelier veille que les données relatives aux interventions effectuées moyennant les cartes d'atelier sont déchargées de la mémoire des cartes avant que des données y stockées soient perdues,

Exigence 45:

L'atelier agréé possède et tient à jour des procédures écrites concernant l'accès, l'organisation et les responsabilités liés à l'armoire anti-effraction et anti-feu dont question au chapitre 5.3.3 et à la zone de sécurité et en informe son personnel.

Exigence 46:

Le responsable pour la sécurité de l'atelier doit récupérer les cartes d'atelier venant à échéance ou présentant une défektivité qu'il restitue à la [SNCTSNCA](#) en tant qu'organisme responsable pour l'émission des cartes de tachygraphe en vue de leur renouvellement ou leur remplacement. Il en est de même pour les cartes d'atelier des experts techniciens ayant quitté l'atelier agréé. Le responsable de sécurité informe immédiatement la [SNCTSNCA](#) de chaque carte d'atelier perdue ou volée. L'atelier agréé peut être tenu responsable des conséquences d'éventuelles interventions frauduleuses effectuées entre la perte ou le vol de la carte et le moment de la déclaration de ce vol ou de cette perte à la [SNCTSNCA](#).

8.3 Les données

Exigence 47:

Les équipements permettant l'accès aux données déchargées et stockées suivant les dispositions du chapitre 7.3 doivent se trouver dans la zone de sécurité.

Exigence 48:

Un relevé tenu à jour énonçant le personnel de l'atelier agréé ayant accès aux données déchargées et sauvegardées doit exister.

*

9 TRAÇABILITE, AUDITS INTERNES ET EXTERNES

9.1 Traçabilité

Exigence 49:

Un registre permettant le retraçage chronologique de chaque opération de vérification, d'étalonnage, de réparation et de mise hors service des tachygraphes est à tenir à jour et à soumettre aux agents de l'Administration des Douanes et Accises à la demande de ceux-ci.

Exigence 50:

Ledit registre doit, pour chaque intervention, inclure les informations suivantes:

- genre de l'intervention (installation, étalonnage, vérification, réparation ou mis hors service);
- date et résultat de l'intervention;
- numéros d'immatriculation (VRN) et d'identification (VIN) du véhicule;
- fabricant du véhicule;
- propriétaire ou détenteur du véhicule;
- date de la dernière vérification de l'installation du tachygraphe;
- coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) respectivement constante du tachygraphe (valeur „k“) du véhicule;
- circonférence effective des pneumatiques du véhicule;
- indications permettant l'identification sans équivoque du tachygraphe (fabricant, marque, numéro de série, etc.);
- nom(s) du ou des expert(s)-technicien(s) ayant procédé à l'intervention.

9.2 Audits internes

Exigence 51:

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

Exigence 52:

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

9.3 Audits externes

En vue de l'exécution des tâches qui lui incombent suivant les dispositions des chapitres 5.5 et 5.8, l'Administration des Douanes et Accises procède à des audits auprès des ateliers agréés.

Exigence 53:

Pour l'exécution de ces audits, l'accès pendant les horaires de travail au terrain, à l'atelier, ainsi qu'aux bancs d'essai et aux localités de bureaux y inclus la zone de sécurité est à accorder aux agents de l'Administration des Douanes et Accises et à ses experts.

Exigence 54:

Lors de ces audits, l'Administration des Douanes et Accises et ses experts sont en droit de se faire produire et d'enregistrer notamment les données suivantes:

- nom(s) et prénom(s) des dirigeants et du responsable de sécurité de l'atelier;

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

*

10 DISPOSITIONS GENERALES

10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données

Exigence 55:

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

- les données déchargées en vertu des dispositions du chapitre 7.1 ainsi qu'une copie de sauvegarde de ces données pour la durée d'une année;
- les notifications écrites aux entreprises dont mention au chapitre 7.1 pour la durée d'une année;
- les autorisations de transmission de données à des tierces parties dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- une copie de chaque „Certificat de déchargement et de transmission de données“ et de chaque „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ délivré ainsi que les détails de la carte d'entreprise de l'entreprise à laquelle les données ont été transmises pour la durée de deux années;
- les listes témoignant des opérations de verrouillage et de déverrouillage dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- date, méthode et preuve de transmission (p. ex.: accusé de réception postale ou du messenger ou reçu par courrier électronique) des données déchargées et transmises pour la durée d'une année;
- les données déchargées des cartes d'atelier relatives aux interventions effectuées pour une durée de trois ans;
- le relevé dont mention au chapitre 8.3 pour une durée de cinq ans;
- le registre dont mention au chapitre 9.1 pour une durée de cinq ans;
- les résultats des audits dont mention au chapitre 9.2 pour une durée de cinq ans;
- les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d'étalonnage et de calibrage des équipements dont mention au chapitre 5.4.2 pour une durée de cinq ans;
- les avis des fabricants de tachygraphes et de véhicules dont mention au chapitre 10.5 pour une durée de dix ans.

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

10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère

Exigence 56:

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

10.3 Documents affichés

Exigence 57:

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

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

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

10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers

Exigence 58:

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

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

10.5 Remplacement d’un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique

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

Exigence 59:

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

10.6 Infractions

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

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

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

ANNEXE II

M. Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route AETR

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
A	Equipage:				
01	Non-respect de l'âge minimal des receveurs – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 5.1. – AETR: art. 5				250
B	Durées de conduite:				
01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 9h < ... < 10h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 10h < – < 11h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 11h < ... < 12h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 56h < ... < 60h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				145
08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 60h < ... < 70h – Règlement (CE) n° 561/2006: art 6.2. – AETR: art. 6.1.				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives – 90h < ... < 100h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				145
11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives – 100h < ... < 112h30 – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				250
C	Pauses:				
01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 4h30 < ... < 5h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				145
02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 5h < ... < 6h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				250
D	Temps de repos:				
01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 8h30 < ... < 10h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée 8h < ... < 9h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée 7h < ... < 8h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3h + (8h < ... < 9h) – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.				145
07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieur à 8h – 7h < ... < 8h – AETR: art. 8.1.				145

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3h + (7h < ... < 8h) – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2.				250
08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieur à 8h – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.1.				250
10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 8h < ... < 9h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5.				145
10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 7h < ... < 8h – AETR: art. 8.2				145
11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 7h < ... < 8h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5.				250
11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.2				250
13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 22h < ... < 24h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.				145
13a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 33h < ... < 36h – AETR: art. 8.3.				145
13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 22h < ... < 24h – AETR: art. 8.3.				145
14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 20h < ... < 22h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6.				250
14a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 30h < ... < 33h – AETR: art. 8.3.				250
14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 20h < ... < 22h – AETR: art. 8.3.				250
16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 42h < ... < 45h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				145
17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 36h < ... < 42h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				250

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
G	Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement:				
03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				145
11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				145
13	Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				250
16	Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
17	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				250
22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				145
H	Indications à saisir:				
03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5bis. – AETR: art. 12.5bis. de l'annexe				145
K	Panne:				
02	Pas réparée en cours de route – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.1. – AETR: art. 13.1. de l'annexe				250
L	Saisie manuelle sur les sorties imprimées:				
03	Pas de signature sur la feuille provisoire – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.2. – AETR: art. 13.2. de l'annexe				250

ANNEXE III

N. Règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7145/01

N° 7145¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions

- 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et
- 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et

b) modifiant

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(16.6.2017)

Le projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet de modifier le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 qui fixe:

- (i) les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (appelé „tachygraphe“) telles qu'elles ont été harmonisées au niveau européen par le règlement (CE)

n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route¹ (ci-après le „Règlement (CE) 561/2006“) et le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers (ci-après le „Règlement (UE) 165/2014“) ainsi que

- (ii) les sanctions des infractions aux dispositions issues desdits Règlement (CE) 561/2006 et Règlement (UE) 165/2014.

Le projet de règlement grand-ducal sous avis procède, par le biais d'un article unique, à:

- des modifications de fond ayant trait aux modalités relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes, d'une part;
- des modifications d'ordre terminologique, d'autre part, afin de tenir compte notamment de la création de la „Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA)“ qui a ensuite repris les activités de la „Société Nationale de Contrôle technique (SNCT)“, notamment la gestion des cartes tachygraphes.

S'agissant des **nouvelles modalités relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes**, elles se résument comme suit:

- l'obligation imposée aux autobus et autocars d'être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg est maintenue mais ces véhicules ne seront plus tenus d'utiliser ledit tachygraphe sur des **lignes ne dépassant pas 50 kilomètres**²;
- l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe est supprimée pour les **dépanneuses**³ ainsi que pour les véhicules effectuant des **transports nationaux d'animaux vivants**.

Le projet de règlement grand-ducal sous avis **introduit corrélativement des dérogations aux dispositions européennes applicables en matière de temps de conduite et périodes de repos des conducteurs** d'autobus et autocars affectés sur les **lignes ne dépassant pas 50 kilomètres**. Il étend par ailleurs ces dérogations aux **transports nationaux d'animaux vivants**, pour des raisons de protection des animaux.

La Chambre de Commerce comprend, à la lecture de la fiche d'évaluation d'impact et du commentaire des articles⁴, que ces dérogations sont introduites à la demande expresse des secteurs concernés⁵ afin de mieux s'adapter à leurs besoins. Comme l'indique l'exposé des motifs⁶ „(...) *les congestions routières régulières du réseau routier national rendent périlleux l'exercice qui consiste à coordonner les roulements avec les réalités du trafic de manière harmonieuse et amplifient considérablement les risques qu'encourent les chauffeurs et par là aussi les entreprises à enfreindre de manière régulière mais involontaire la législation actuelle. Les chauffeurs ne pouvant s'arrêter en pleine course, les dépassements des temps de conduite deviennent souvent inévitables (...).*“

La Chambre de Commerce approuve l'ensemble des mesures dérogatoires proposées dans la mesure où elles sont introduites dans le respect des marges de manœuvre offertes par le Règlement (CE) 561/2006⁷ et Règlement (UE) 165/2014⁸. Elle soutient spécialement la solution pragmatique, inspirée de l'exemple allemand, consistant à adopter une réglementation spécifique en matière de temps de pause et de conduite des conducteurs pour les lignes ne dépassant pas 50 kilomètres.

1 Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

2 Toutes les autres obligations (étalonnage et vérification, téléchargement périodique des données ...) restent entières.

3 Tenant compte des petites distances à parcourir parmi nos frontières, une dépanneuse en service régulier n'est que rarement conduite pendant une durée supérieure à une heure.

4 Cf. spécialement la page 5 du projet de règlement grand-ducal (commentaire des articles) et la page 3 de la fiche d'évaluation d'impact.

5 Il s'agit de la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) pour la question des pauses dérogatoires; de l'Automobile Club Luxembourg (ACL) et du Groupement d'Assistance, Remorquage et Dépannage Luxembourg (GARD) pour la question des dépanneuses; de CONVIS s'agissant du transport d'animaux vivants.

6 Cf. exposé des motifs, spécialement page 1 du projet de règlement grand-ducal.

7 Cf. spécialement les articles 11 et 13 du Règlement (CE) 561/2006.

8 Cf. spécialement l'article 3, paragraphes 2 et 5 du Règlement (CE) 165/2014.

La Chambre de Commerce se limitera à attirer l'attention des auteurs sur une erreur matérielle au niveau du deuxième visa du projet de règlement grand-ducal. Ainsi le signe „UE“ devrait remplacer le signe „CEE“ de manière à lire „Vu le règlement (~~CEE~~) (UE) n° 165/2014 (...)“.

*

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7145/02

N° 7145²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2016-2017

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions

1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et

2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et

b) modifiant

1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,

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

3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(11.7.2017)

Par lettre en date du 23 mai 2017, Monsieur François BAUSCH, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a fait parvenir pour avis à notre Chambre le projet de règlement grand-ducal relatif aux dérogations aux temps de conduite et périodes de repos pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

1. Selon l'exposé des motifs du projet de règlement grand-ducal, tant les entreprises de transport de voyageurs par route du Régime Général des Transports Routiers (RGTR) que les syndicats représentatifs auraient demandé la suppression de la disposition actuelle, qui consiste en la reprise des dispositions européennes, alors que la congestion du réseau routier devient toujours plus importante, de sorte qu'il est toujours plus difficile de respecter les dispositions concernant les temps de conduite et périodes de repos sur les lignes de transport public.

2. L'article 15 du règlement (CE) n° 561/2006 dispose cependant que les Etats membres doivent veiller à ce que les conducteurs de tels véhicules bénéficient d'une protection appropriée concernant les temps de conduite et périodes de repos. Jusqu'ici, le Luxembourg n'a pas pris l'initiative de déroger aux articles 6 à 9 du règlement européen (CE) n° 561/2006, une possibilité étant inscrite pour les Etats membres dans l'article 11 dudit règlement.

3. Les contenus des articles 6 à 9 sont les suivants:

Article 6

1. La durée de conduite journalière ne dépasse pas neuf heures.

La durée de conduite journalière peut, toutefois, être prolongée jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.

2. La durée de conduite hebdomadaire ne dépasse pas cinquante-six heures ni n'entraîne un dépassement de la durée maximale de travail hebdomadaire définie dans la directive 2002/15/CE.

3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures.

4. Les durées de conduite journalières et hebdomadaires comprennent toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers.

5. Un conducteur enregistré comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistré toute période de disponibilité, telle que définie à l'article 15, paragraphe 3, point c), du règlement (CEE) n° 3821/85, depuis son dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.

Article 7

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, un conducteur observe une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos. Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

Article 8

1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

4. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

5. Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

6. Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:

- deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou
- un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question. Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

7. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

9. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

Article 9

1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal, le conducteur dispose d'une couchette.

2. Tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir; lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une couchette.

3. Tout temps passé par un conducteur conduisant un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent règlement ou en revenir; lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme une autre tâche.

4. Le projet prévoit que les articles 6 à 9 susmentionnés restent applicables pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres mais avec un certain nombre de dérogations. Ces dernières seront inscrites à l'article 3 § 2 du règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant notamment les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine du transport par route et se liront comme ceci:

- a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au moins huit minutes;
- b) l'ensemble de ces pauses doit égaler au moins un sixième de la durée de conduite journalière prévue par l'horaire de service;
- c) en cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause d'au moins quarante-cinq minutes.

Aux fins de ce qui précède, l'entreprise de transport établit un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur est porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

L'entreprise de transport conserve les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique. Elle présente et remet les horaires de service aux agents de contrôle sur simple demande.

L'entreprise de transport organise le travail des conducteurs visés au présent paragraphe de manière qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité,*
- elle n'utilise que des véhicules équipés d'un tachygraphe, et*
- ses chauffeurs utilisent les tachygraphes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.*

L'article 12 du présent règlement est applicable dans ce cas.

La CSL plaide pour un recours généralisé aux tachygraphes et à titre subsidiaire seulement pour l'établissement d'un système d'„horaires de service“. En effet, les tachygraphes permettent de mesurer et de vérifier le temps de conduite réel des conducteurs concernés et ce mécanisme fournit bien plus de garanties aussi bien au salarié, qu'à son employeur comparé au système des horaires de service. Ceci est d'autant plus nécessaire que, vu l'organisation des entreprises concernées, des conducteurs peuvent être amenés à changer souvent de régime applicable en effectuant d'un côté des trajets internationaux et d'autre côté des trajets visés par le présent projet.

5. Une autre nouveauté est le fait que l'article 12 du règlement européen n° 561/2006 sera dorénavant applicable pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres. Ce dernier se lit de la façon suivante:

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux articles 6 à 9 dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.

6. Le projet supprime en outre l'obligation légale pour des dépanneuses d'être équipées par un tachygraphe.

Il est important que le temps de travail des salariés concernés puisse être retracé au moyen d'un tachygraphe. La CSL n'approuve donc pas la modification proposée.

7. Une dernière nouveauté concerne le transport d'animaux vivants. Le secteur concerné a rendu attentif au fait qu'il est inapproprié de laisser souffrir les animaux notamment en été à des températures élevées, mais aussi en hiver à des températures basses quand le conducteur est obligé d'effectuer une pause. Désormais les articles 6 à 9 du règlement européen ne seront donc plus applicables dans ces cas-là.

*

8. Si le présent projet de règlement grand-ducal crée de nouvelles opportunités en termes d'organisation du travail et de répartition du temps de travail des salariés concernés au profit des entrepreneurs du secteur, les salariés ayant un statut de droit privé et travaillant pour une entreprise d'autobus privée, vont en contrepartie bénéficier des modalités avantageuses négociées par leurs représentants et consacrées via avenant du 10 avril 2017 à la convention collective du 14 mai 2013 applicable aux conducteurs d'autobus et salariés auxiliaires des entreprises d'autobus privées.

Ces modalités compensatoires concernent notamment les limites en termes d'amplitude de travail et de durée de conduite et les compensations pour travail supplémentaire.

Même si la CSL approuve entièrement le résultat des négociations collectives, elle est d'avis que les modalités négociées par les partenaires sociaux doivent être consacrées par la voie légale plutôt que par convention collective.

Les salariés travaillant pour une entreprise de droit public dans le secteur du transport de personnes par route bénéficient d'autres modèles d'organisation du temps de travail favorables et ces modèles ne doivent à aucun moment être remis en question par le présent projet.

La CSL marque son accord au présent projet de règlement grand-ducal sous réserve de la prise en compte des observations et remarques formulées dans le présent avis.

Luxembourg, le 11 juillet 2017

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7145/03

N° 7145³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(19.1.2018)

Par dépêche du 26 mai 2017, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact ainsi que d'un texte coordonné des règlements grand-ducaux à modifier.

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 7 juillet et 3 août 2017 ; l'avis de la Chambre des métiers n'est pas encore parvenu au Conseil d'État au jour de l'adoption du présent avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de règlement grand-ducal sous examen a pour objet principal de prévoir des dérogations aux temps de conduite et périodes de repos pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres, transports routiers qui ne tombent pas dans le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

L'article 15 du règlement (CE) n° 561/2006 dispose que les États membres doivent veiller à ce que les conducteurs de tels véhicules bénéficient d'une protection appropriée en ce qui concerne les temps de conduite et périodes de repos.

Pour répondre à cette obligation, l'Allemagne a adopté des dispositions claires et transparentes au niveau du droit national (« *Fahrpersonalverordnung* ») ayant fait leurs preuves dès 2005. Les auteurs proposent dès lors de suivre le modèle allemand. Les dispositions proposées sont simplifiées et adaptées à la situation spécifique du Luxembourg, mais reprennent l'essentiel de la législation allemande.

Le Conseil d'État doit cependant constater qu'une base légale pour ces règles nationales fait défaut, et ce de surcroît dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphes 5 (droits des travailleurs) et 6 (restriction à la liberté du commerce), de la Constitution. Le projet de règlement sous avis risque donc d'encourir à cet égard la sanction de l'article 95 de la Constitution.

L'obligation nationale pour les dépanneuses d'être équipées d'un tachygraphe est supprimée. La législation communautaire ne s'applique en effet pas à cette catégorie de véhicules.

Il est introduit une exception en ce qui concerne les transports nationaux d'animaux vivants, ce pour des raisons de protection des animaux, vu qu'il est considéré comme inapproprié de laisser exposés les animaux notamment aux températures élevées en été, mais aussi aux températures basses en hiver quand le conducteur est obligé de prendre une pause.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article sous revue, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales.

Article 2

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Lorsqu'il est envisagé de modifier plusieurs articles d'un même texte qui ne se suivent pas ou lorsqu'il s'agit d'apporter de manière ponctuelle des modifications à des articles qui se suivent, il faut consacrer à chaque article à modifier un article distinct, numéroté en chiffres arabes. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cet acte se limiteront à indiquer « du même règlement », en lieu et place de la citation de l'intitulé qui se fait uniquement à la première modification en projet.

Il faut écrire « kilomètres » en toutes lettres.

Il convient d'écrire « paragraphe 1^{er} » et « alinéa 1^{er} ».

Intitulé

Au point 3 de la lettre b) de l'intitulé, il faut ajouter l'article défini « le » devant les termes « règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 (...) ».

Préambule

Au cas où un règlement européen a déjà fait l'objet d'une modification, l'intitulé de celui-ci est complété par le numéro de référence de l'acte modificatif en cause. Dans l'hypothèse où le règlement a subi plusieurs modifications, il n'est fait mention dans l'intitulé que de sa dernière modification. Le premier visa se lira dès lors comme suit :

« Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 165/2014. »

Le deuxième visa est à rédiger comme suit :

« Vu le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route. »

Le visa relatif aux avis des chambres professionnelles est à adapter, le cas échéant, pour tenir compte des avis effectivement parvenus au Gouvernement au moment où le règlement grand-ducal en projet sera soumis à la signature du Grand-Duc.

Il y a lieu d'écrire « Chambre de commerce », « Chambre des métiers », « Chambre des salariés », « Chambre des députés » et « Gouvernement en conseil ».

Article 1^{er}

Le liminaire de l'article sous avis et son point 1 sont à rédiger comme suit :

« **Art. 1^{er}.** L'article 3 du règlement grand-ducal du 16 juin 2011 [...] est remplacé par le texte suivant :

« Article 3 En application de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 [...] »

Au point 2 (article 2 selon le Conseil d'État), il faut lire « les termes « Société Nationale de Contrôle Technique » sont remplacés par les termes « Société nationale de circulation automobile ».

Article 2 (6 selon le Conseil d'État)

À la formule exécutoire, le terme « grand-ducal » est à omettre.

Par ailleurs, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, il convient de remplacer la référence « Mémorial », qui n'existe plus sous cette dénomination, par celle de « Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 19 janvier 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7145/04

N° 7145⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (13.09.2018).....	2
2) Observations du Gouvernement.....	2
3) Texte coordonné.....	5

*

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

(13.09.2018)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire tenir en annexe les observations du Gouvernement sur l'avis émis par le Conseil d'État en date du 19 janvier 2018 relatif au projet de règlement grand-ducal sous rubrique 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.

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

*Pour le Ministre aux Relations
avec le Parlement,*

John DANN
Directeur

*

OBSERVATIONS DU GOUVERNEMENT

En date du 19 janvier 2018, le Conseil d'Etat a adopté son avis relatif au projet de règlement grand-ducal sous objet.

Dans son avis, la Haute corporation observe qu'une base légale fait défaut. En effet, lors de l'élaboration de la loi du 26 février 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, portant réforme du contrôle technique des véhicules routiers, il avait été oublié de reprendre les dispositions du paragraphe 6 de l'ancien article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955.

Or, le législateur n'avait jamais l'intention d'abroger ces dispositions et a repêché cette erreur matérielle par la loi du 7 septembre 2018 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, qui a réintroduit ces dispositions comme article 4*quinqüies-1*.

La base légale étant rétablie, le projet de règlement grand-ducal ne risque dès à présent plus d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution.

Le Conseil d'Etat ne fait pas d'autres observations dans son examen des articles.

Quant aux observations d'ordre légistique, le Gouvernement reprend toutes les propositions du Conseil d'Etat, sauf une.

En effet, le Conseil d'Etat propose d'ajouter au point 3 de la lettre b) de l'intitulé l'article défini « le » devant les termes « règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 (...) », alors que cet article défini ne figure pas à l'intitulé du règlement grand-ducal du 16 juin 2011, tel que publié au Mémorial.

Ajouter cet article défini, tel que proposé par le Conseil d'Etat, reviendrait à citer le règlement grand-ducal à modifier de façon incorrecte. D'où, le Gouvernement ne suit pas cette observation.

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

Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 165/2014 ;

Vu le règlement (CEEUE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ;

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

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

L'avis de la Chambre des métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'État 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 conseil ;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. ~~Le~~ L'article 3 du règlement grand-ducal du 16 juin 2011 a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, est ~~modifié comme suit~~ remplacé par le texte suivant :

~~1. L'article 3 est remplacé par le texte suivant :~~

« Article 3

1. En application de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, les autobus et autocars doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Le tachygraphe doit être utilisé, sauf en cas de transports visés par le paragraphe 2.

Les articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité sont applicables.

2. Par dérogation au paragraphe précédent, sont applicables les dispositions ci-après pour les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres doivent respecter les dispositions prévues aux articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité avec les dérogations suivantes, les définitions de l'article 4 de ce règlement étant d'application :

- a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au moins huit minutes ;
- b) l'ensemble de ces pauses doit évaluer au moins un sixième de la durée de conduite journalière prévue par l'horaire de service ;
- c) en cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause d'au moins quarante-cinq minutes.

Aux fins de ce qui précède, l'entreprise de transport établit un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur est porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

L'entreprise de transport conserve les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique. Elle présente et remet les horaires de service aux agents de contrôle sur simple demande.

L'entreprise de transport organise le travail des conducteurs visés au présent paragraphe de manière qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité,
- elle n'utilise que des véhicules équipés d'un tachygraphe, et
- ses chauffeurs utilisent les tachygraphes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.

L'article 12 du présent règlement est applicable dans ce cas.

3. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants :

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

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 ~~km~~ kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;

- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales ;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la sur-

veillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision ;

- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;
- f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail ;
- g) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 kilomètres.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, les véhicules cités sous a), b), d), e), f) et g) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg. »

Art. 2. A l'article 4, alinéa 1^{er}, du même règlement les termes « Société Nationale de Contrôle Technique » est sont remplacés par les termes « Société Nationale nationale de Circulation circulation Automobile automobile ».

Art. 3. Aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ainsi qu'à l'annexe I du même règlement, le terme « SNCT » est remplacé par le terme « SNCA ».

Art. 4. A l'article 5, paragraphe 1^{er}, l'alinéa 1^{er} du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers de tachygraphe conformément aux dispositions de l'annexe I. Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes. »

Art. 5. A l'article 7 du même règlement, l'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés ainsi qu'à la SNCA. »

Art. 26. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

TEXTE COORDONNE

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

Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 165/2014 ;

Vu le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ;

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

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ;

L'avis de la Chambre des métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'État 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}. L'article 3 du règlement grand-ducal du 16 juin 2011 a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, est remplacé par le texte suivant :

« Article 3

1. En application de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, les autobus et autocars doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Le tachygraphe doit être utilisé, sauf en cas de transports visés par le paragraphe 2.

Les articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité sont applicables.

2. Par dérogation au paragraphe précédent, sont applicables les dispositions ci-après pour les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres doivent respecter les dispositions prévues aux articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité avec les dérogations suivantes, les définitions de l'article 4 de ce règlement étant d'application :

- a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au moins huit minutes ;
- b) l'ensemble de ces pauses doit évaluer au moins un sixième de la durée de conduite journalière prévue par l'horaire de service ;
- c) en cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause d'au moins quarante-cinq minutes.

Aux fins de ce qui précède, l'entreprise de transport établit un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur est porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

L'entreprise de transport conserve les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique. Elle présente et remet les horaires de service aux agents de contrôle sur simple demande.

L'entreprise de transport organise le travail des conducteurs visés au présent paragraphe de manière qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité,
- elle n'utilise que des véhicules équipés d'un tachygraphe, et
- ses chauffeurs utilisent les tachygraphes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.

L'article 12 du présent règlement est applicable dans ce cas.

3. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants :

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

Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;

- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales ;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision ;
- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;
- f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail ;
- g) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 kilomètres.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, les véhicules cités sous a), b), d), e), f) et g) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg. »

Art. 2. A l'article 4, alinéa 1^{er}, du même règlement les termes « Société Nationale de Contrôle Technique » sont remplacés par les termes « Société nationale de circulation automobile ».

Art. 3. Aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ainsi qu'à l'annexe I du même règlement, le terme « SNCT » est remplacé par le terme « SNCA ».

Art. 4. A l'article 5, paragraphe 1^{er}, l'alinéa 1^{er} du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers de tachygraphe conformément aux dispositions de l'annexe I. Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes. »

Art. 5. A l'article 7 du même règlement, l'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés ainsi qu'à la SNCA. »

Art. 6. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

7145/05

N° 7145⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

* * *

AVIS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

(8.10.2018)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 29 mai 2017 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 ainsi qu'un texte coordonné.

L'avis du Conseil d'Etat date du 19 janvier 2018.

Les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés datent respectivement des 16 juin et 17 juillet 2017.

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de prévoir des dérogations aux temps de conduite et périodes de repos pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres. À noter que ce type de transports routiers ne tombe pas dans le champ d'application du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil. L'article 15 dudit règlement dispose cependant que les États membres doivent veiller à ce que les conducteurs de tels véhicules bénéficient d'une protection appropriée en ce qui concerne les temps de conduite et périodes de repos. Le projet de règlement grand-ducal sous avis s'inspire des dispositions adoptées par l'Allemagne au niveau national en la matière (« Fahrpersonalverordnung »), tout en les simplifiant et en les adaptant à la situation du Luxembourg.

Le projet de règlement grand-ducal prévoit en outre :

- La suppression de l'obligation nationale pour les dépanneuses d'être équipées d'un tachygraphe, la législation communautaire ne s'appliquant en effet pas à cette catégorie de véhicules.
- L'introduction d'une exception pour les transports nationaux d'animaux vivants pour des raisons de protection des animaux, vu qu'il est considéré comme inapproprié de laisser exposés les animaux aux températures élevées en été et aux températures basses en hiver quand le conducteur est obligé de prendre une pause.
- Le remplacement, dans le règlement grand-ducal du 16 juin 2011, de la SNCT par la SNCA, alors que cette dernière a repris entretemps les activités effectuées jadis par la SNCT pour le compte de l'État luxembourgeois.
- Le redressement de deux erreurs qui s'étaient insérées lors des amendements du projet de règlement grand-ducal initial devenant par la suite le règlement grand-ducal du 16 juin 2011.

*

Dans son avis précité du 19 janvier 2018, le Conseil d'État constate qu'une base légale fait défaut, et ce de surcroît dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphes 5 (droits des travailleurs) et 6 (restriction à la liberté du commerce), de la Constitution. Il est donc d'avis que le projet de règlement risque d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. La Haute Corporation émet en outre plusieurs remarques d'ordre légistique.

*

La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal, et notamment la solution pragmatique, inspirée de l'exemple allemand, consistant à adopter une réglementation spécifique en matière de temps de pause et de conduite des conducteurs pour les lignes ne dépassant pas 50 kilomètres, de même que l'ensemble des mesures dérogatoires proposées.

La Chambre des Salariés marque son accord avec le projet de règlement grand-ducal, sous réserve de la prise en compte des observations suivantes :

- Alors que le projet de règlement grand-ducal supprime l'obligation légale des dépanneuses d'être équipées par un tachygraphe, la chambre professionnelle n'approuve pas cette modification : elle plaide pour un recours généralisé aux tachygraphes qui permettent de vérifier le temps de conduite réel des conducteurs concernés et fournissent plus de garanties autant au salarié qu'à son employeur

- Si le projet de règlement grand-ducal crée de nouvelles opportunités en termes de répartition du temps de travail des salariés concernés au profit des entrepreneurs du secteur, les salariés ayant un statut de droit privé et travaillant pour une entreprise d'autobus privée vont en contrepartie bénéficier des modalités avantageuses négociées par leurs représentants et consacrées par le biais de l'avenant du 10 avril 2017 à la convention collective du 14 mai 2013 applicable aux conducteurs d'autobus et salariés auxiliaires des entreprises d'autobus privées. Même si la Chambre des Salariés approuve le résultat des négociations collectives, elle est d'avis que les modalités négociées par les partenaires sociaux doivent être consacrées par voie légale plutôt que par convention collective. Les salariés travaillant pour une entreprise de droit public dans le secteur du transport de personnes par route bénéficient d'autres modèles d'organisation du temps de travail favorables et ces modèles ne doivent à aucun moment être remis en question par le présent projet.

*

La Commission du Développement durable note que, lors de l'élaboration de la loi du 26 février 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, portant réforme du contrôle technique des véhicules routiers, il avait été oublié de reprendre les dispositions du paragraphe 6 de l'ancien article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955. Or, le législateur n'avait pas l'intention d'abroger ces dispositions et les a réintroduites par la loi du 7 septembre 2018 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La base légale étant rétablie, le projet de règlement grand-ducal ne risque donc plus d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution.

La commission parlementaire constate en outre que le nouveau texte coordonné lui soumis pour avis reprend toutes les observations d'ordre légistique formulées par la Haute Corporation, à l'exception de sa proposition d'ajouter au point 3 de la lettre b) de l'intitulé l'article défini « le » devant les termes « règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 », alors que cet article ne figure pas à l'intitulé du règlement grand-ducal du 16 juin 2011, tel que publié au Mémorial.

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'État.

*

La Conférence des Présidents se prononce en faveur du règlement grand-ducal N°7145 et rend un avis positif au texte.

Luxembourg, le 08 octobre 2018

Le Secrétaire général,
Claude FRIESEISEN

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 03 octobre 2018

Ordre du jour :

1. 7145

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

 - a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
 - 1) du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil et
 - 2) du règlement (CEE) n°3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
 - b) modifiant
 - 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n°881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
 - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
 - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

- Présentation du projet de règlement grand-ducal
- Adoption d'un projet d'avis
2. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrigh-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché

M. André Bauler, remplaçant M. Gusty Graas
M. Claude Lamberty, remplaçant M. Max Hahn
M. Gilles Roth, remplaçant M. Marco Schank

M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gusty Graas, M. Max Hahn

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 7145 Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions

1) du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil et

2) du règlement (CEE) n°3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et

b) modifiant

1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,

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

3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

Le représentant du Ministère présente le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de règlement grand-ducal a pour objet :

- de prévoir des dérogations aux temps de conduite et périodes de repos pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres. À noter que ce type de transports routiers ne tombe pas dans le champ d'application du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le

règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil. L'article 15 dudit règlement dispose cependant que les États membres doivent veiller à ce que les conducteurs de tels véhicules bénéficient d'une protection appropriée en ce qui concerne les temps de conduite et périodes de repos. Le projet de règlement grand-ducal sous avis s'inspire des dispositions adoptées par l'Allemagne au niveau national en la matière (« Fahrpersonalverordnung »), tout en les simplifiant et en les adaptant à la situation du Luxembourg.

- de supprimer l'obligation nationale pour les dépanneuses d'être équipées d'un tachygraphe, la législation communautaire ne s'appliquant en effet pas à cette catégorie de véhicules.
- d'introduire une exception pour les transports nationaux d'animaux vivants pour des raisons de protection des animaux, vu qu'il est considéré comme inapproprié de laisser exposés les animaux aux températures élevées en été et aux températures basses en hiver quand le conducteur est obligé de prendre une pause.
- de remplacer, dans le règlement grand-ducal du 16 juin 2011, la SNCT par la SNCA, alors que cette dernière a repris entretemps les activités effectuées jadis par la SNCT pour le compte de l'État luxembourgeois.
- de redresser deux erreurs qui s'étaient insérées lors des amendements du projet de règlement grand-ducal initial devenant par la suite le règlement grand-ducal du 16 juin 2011.

Suite à cette présentation, 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.

2. **Divers**

Aucun point divers n'a été abordé

Luxembourg, le 03 octobre 2018

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

N° 7145

Projet de règlement grand-ducal

modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n°3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n°881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que de l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(03.10.2018)

Le projet de règlement grand-ducal a été déposé le 29 mai 2017 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 ainsi qu'un texte coordonné.

L'avis du Conseil d'Etat date du 19 janvier 2018.

Les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés datent respectivement des 16 juin et 17 juillet 2017.

*

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de prévoir des dérogations aux temps de conduite et périodes de repos pour les conducteurs d'autobus affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres. À noter que ce type de transports routiers ne tombe pas dans le champ d'application du règlement (CE) n°561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n°3821/85 et (CE) n°2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du Conseil. L'article 15 dudit règlement dispose cependant que les États membres doivent veiller à ce que les conducteurs de tels véhicules bénéficient d'une protection appropriée en ce qui concerne les temps de conduite et périodes de repos. Le projet de règlement grand-ducal sous avis s'inspire des dispositions adoptées par l'Allemagne au niveau national en la matière (« Fahrpersonalverordnung »), tout en les simplifiant et en les adaptant à la situation du Luxembourg.

Le projet de règlement grand-ducal prévoit en outre :

- La suppression de l'obligation nationale pour les dépanneuses d'être équipées d'un tachygraphe, la législation communautaire ne s'appliquant en effet pas à cette catégorie de véhicules.
- L'introduction d'une exception pour les transports nationaux d'animaux vivants pour des raisons de protection des animaux, vu qu'il est considéré comme inapproprié de laisser exposés les animaux aux températures élevées en été et aux températures basses en hiver quand le conducteur est obligé de prendre une pause.
- Le remplacement, dans le règlement grand-ducal du 16 juin 2011, de la SNCT par la SNCA, alors que cette dernière a repris entretemps les activités effectuées jadis par la SNCT pour le compte de l'État luxembourgeois.
- Le redressement de deux erreurs qui s'étaient insérées lors des amendements du projet de règlement grand-ducal initial devenant par la suite le règlement grand-ducal du 16 juin 2011.

*

Dans son avis précité du 19 janvier 2018, le Conseil d'État constate qu'une base légale fait défaut, et ce de surcroît dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphes 5 (droits des travailleurs) et 6 (restriction à la liberté du commerce), de la Constitution. Il est donc d'avis que le projet de règlement risque d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. La Haute Corporation émet en outre plusieurs remarques d'ordre légistique.

*

La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal, et notamment la solution pragmatique, inspirée de l'exemple allemand, consistant à adopter une réglementation spécifique en matière de temps de pause et de conduite des conducteurs pour les lignes ne dépassant pas 50 kilomètres, de même que l'ensemble des mesures dérogatoires proposées.

La Chambre des Salariés marque son accord avec le projet de règlement grand-ducal, sous réserve de la prise en compte des observations suivantes :

- Alors que le projet de règlement grand-ducal supprime l'obligation légale des dépanneuses d'être équipées par un tachygraphe, la chambre professionnelle n'approuve pas cette modification : elle plaide pour un recours généralisé aux tachygraphes qui permettent de vérifier le temps de conduite réel des conducteurs concernés et fournissent plus de garanties autant au salarié qu'à son employeur
- Si le projet de règlement grand-ducal crée de nouvelles opportunités en termes de répartition du temps de travail des salariés concernés au profit des entrepreneurs du secteur, les salariés ayant un statut de droit privé et travaillant pour une entreprise d'autobus privée vont en contrepartie bénéficier des modalités avantageuses négociées par leurs représentants et consacrées par le biais de l'avenant du 10 avril 2017 à la convention collective du 14 mai 2013 applicable aux conducteurs d'autobus et salariés auxiliaires des entreprises d'autobus privées. Même si la Chambre des Salariés approuve le résultat des négociations collectives, elle est d'avis que les modalités négociées par les partenaires sociaux doivent être consacrées par voie légale plutôt que par convention collective. Les salariés travaillant pour une entreprise de droit public dans le secteur du transport de personnes par route bénéficient d'autres modèles d'organisation du temps de travail favorables et ces modèles ne doivent à aucun moment être remis en question par le présent projet.

*

La Commission du Développement durable note que, lors de l'élaboration de la loi du 26 février 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, portant réforme du contrôle technique des véhicules routiers, il avait été oublié de reprendre les dispositions du paragraphe 6 de l'ancien article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955. Or, le législateur n'avait pas l'intention d'abroger ces dispositions et les a réintroduites par la loi du 7 septembre 2018 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La base légale étant rétablie, le projet de règlement grand-ducal ne risque donc plus d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution.

La commission parlementaire constate en outre que le nouveau texte coordonné lui soumis pour avis reprend toutes les observations d'ordre légistique formulées par la Haute Corporation, à l'exception de sa proposition d'ajouter au point 3 de la lettre b) de l'intitulé l'article défini « le » devant les termes « règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 », alors que cet article ne figure pas à l'intitulé du règlement grand-ducal du 16 juin 2011, tel que publié au Mémorial.

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'État.

7145

Règlement grand-ducal du 19 octobre 2018 modifiant le règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.

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

Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 165/2014 ;

Vu le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ;

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

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ;

L'avis de la Chambre des métiers ayant été demandé ;

Notre Conseil d'État 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}.

L'article 3 du règlement grand-ducal du 16 juin 2011 a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et b) modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, est remplacé par le texte suivant :

« Art. 3.

1. En application de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, les autobus et autocars doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Le tachygraphe doit être utilisé, sauf en cas de transports visés par le paragraphe 2.

Les articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité sont applicables.

2. Par dérogation au paragraphe précédent, sont applicables les dispositions ci-après pour les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres doivent respecter les dispositions prévues aux articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité avec les dérogations suivantes, les définitions de l'article 4 de ce règlement étant d'application :

- a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au moins huit minutes ;
- b) l'ensemble de ces pauses doit évaluer au moins un sixième de la durée de conduite journalière prévue par l'horaire de service ;
- c) en cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause d'au moins quarante-cinq minutes.

Aux fins de ce qui précède, l'entreprise de transport établit un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur est porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les vingt-huit jours précédents.

L'entreprise de transport conserve les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique. Elle présente et remet les horaires de service aux agents de contrôle sur simple demande.

L'entreprise de transport organise le travail des conducteurs visés au présent paragraphe de manière qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité,
- elle n'utilise que des véhicules équipés d'un tachygraphe, et
- ses chauffeurs utilisent les tachygraphes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.

L'article 12 du présent règlement est applicable dans ce cas.

3. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants :

- a) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing ;
- b) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel. Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
- c) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales ;
- d) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision ;
- e) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;
- f) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail ;
- g) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 kilomètres.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, les véhicules cités sous a), b), d), e), f) et g) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

»

Art. 2.

À l'article 4, alinéa 1^{er}, du même règlement les termes « Société Nationale de Contrôle Technique » sont remplacés par les termes « Société nationale de circulation automobile ».

Art. 3.

Aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ainsi qu'à l'annexe I du même règlement, le terme « SNCT » est remplacé par le terme « SNCA ».

Art. 4.

À l'article 5, paragraphe 1^{er}, l'alinéa 1^{er} du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers de tachygraphe conformément aux dispositions de l'annexe I. Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes. »

Art. 5.

À l'article 7 du même règlement, l'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés ainsi qu'à la SNCA. »

Art. 6.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 19 octobre 2018.
Henri

Doc. parl. 7145 ; sess. ord. 2016-2017 et 2017-2018.

