



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7462

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Date de dépôt : 30-07-2019

Date de l'avis du Conseil d'État : 12-03-2020

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
26-11-2020	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
30-07-2019	Déposé	7462/00	<u>6</u>
04-09-2019	Avis de la Chambre des Métiers (12.8.2019)	7462/01	<u>103</u>
29-10-2019	Avis de la Chambre de Commerce (7.10.2019)	7462/02	<u>106</u>
29-11-2019	Avis de la Commission nationale pour la protection des données (15.11.2019)	7462/03	<u>109</u>
12-03-2020	Avis du Conseil d'État (10.3.2020)	7462/04	<u>118</u>
22-05-2020	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7462/05	<u>125</u>
16-06-2020	Avis complémentaire du Conseil d'État (16.6.2020)	7462/06	<u>134</u>
10-07-2020	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7462/07	<u>137</u>
17-07-2020	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (17-07-2020) Evacué par dispense du second vote (17-07-2020)	7462/08	<u>153</u>
09-07-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 18 Procès verbal (18) de la reunion du 9 juillet 2020		<u>156</u>
02-07-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 17 Procès verbal (17) de la reunion du 2 juillet 2020		<u>161</u>
14-05-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 16 Procès verbal (16) de la reunion du 14 mai 2020		<u>185</u>
04-09-2020	Publié au Mémorial A n°748 en page 1	7462	<u>198</u>

Résumé

N° 7462

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

Projet de loi

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

RESUME

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national certaines dispositions de la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Il s'agit d'un enjeu de taille, car les dispositions relatives à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs visés ont pour but de professionnaliser le secteur du transport routier, de sensibiliser chaque conducteur à la sécurité et d'améliorer la sécurité routière sur l'ensemble du réseau routier européen.

En effet, l'évaluation de la mise en œuvre de la directive de 2003 par la Commission européenne a révélé des lacunes, énumérées au quatrième considérant de la directive (UE) 2018/645 à transposer par le présent projet de loi : « [...] les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions ; le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante ; les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre Etat membre ; et les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil. »

Par la nouvelle directive de 2018, le législateur européen vise donc à pallier ces lacunes. Les principaux changements concernent la dénomination des catégories du permis de conduire, les exemptions par rapport aux dispositions de la loi et la création d'une banque de données en matière de certificats de formation comprenant l'échange entre Etats membres de l'UE et de l'Espace Economique Européen ainsi que la consultation des données par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises, afin de lutter plus efficacement contre le commerce illégal de faux certificats à l'échelle de l'Union européenne.

La directive visée prévoit comme délai de transposition le 23 mai 2020, respectivement le 23 mai 2021 pour le point 6 de l'article 1^{er} qui crée la base légale nécessaire à l'échange européen d'informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés par les Etats membres.

7462/00

N° 7462**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

*(Dépôt: le 30.7.2019)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (3.7.2019).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	4
4) Commentaire des articles.....	6
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	8
6) Texte coordonné.....	11
7) Tableau de transposition.....	17
8) Journal officiel de l'Union européenne L112.....	44

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons :

Article unique.– Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.

Palais de Luxembourg, le 3 juillet 2019

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. Aux articles 1^{er} et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, la dénomination des catégories du permis de conduire est modifiée comme suit :

- a) La catégorie « C+E » devient la catégorie « CE » ;
- b) La catégorie « C1+E » devient la catégorie « C1E » ;
- c) La catégorie « D+E » devient la catégorie « DE » ;
- d) La catégorie « D1+E » devient la catégorie « D1E ».

Art. 2. L'article 2 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 2. Exemptions

(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
- b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;
- c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;
- d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
- e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;
- f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de forma-

tion prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;

- g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;
- h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs. Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pourcent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport ; et
- c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail. »

Art. 3. A l'article 3, point 3, de la même loi, il est inséré avant le premier alinéa un nouvel alinéa libellé comme suit :

« La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement. »

Art. 4. Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article 6bis libellé comme suit:

« **Art. 6bis. Banque de données électronique et échange de données**

(1) Le ministre tient une banque de données électronique reprenant les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3.

(2) Dans cette banque de données figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. interconnexion avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée ;
4. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.

Le Centre de technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant.

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- a) pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
- b) pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours ;
- c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

Art. 5. Après l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel article 11 libellé comme suit:

« Art. 11. Référence

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: « Loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ».

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Cette transposition se fait par le biais d'une modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, ainsi que par une modification du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Afin de permettre aux conducteurs de répondre aux nouvelles exigences entraînées par l'évolution du marché des transports routiers, le législateur a, par le biais de la directive 2003/59/CE précitée, introduit une nouvelle législation s'appliquant à l'ensemble des conducteurs travaillant au sein de l'Union. La fixation d'une nouvelle réglementation européenne visait entre autres à assurer la qualité du conducteur à travers sa qualification tant pour l'accès à l'activité de conduite que pour la poursuite de celle-ci.

Cette directive a été transposée en droit national par la loi et par le règlement grand-ducal de 2009 précités. La loi du 5 juin 2009 visait un double objectif. D'une part, elle portait transposition de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, et d'autre part, elle s'était inscrite dans le cadre du programme gouvernemental de l'époque de lutter contre l'insécurité routière, politique également poursuivie par les Gouvernements suivants.

La directive précitée a fait son apparition déjà en 2001, lors de la publication du livre blanc de la Commission européenne, intitulé « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 – L'heure*

des choix ». Ce document donne une orientation judicieuse vers l'amélioration, non seulement de la qualité des transports, mais aussi de la sécurité routière.

Aux effets de cette amélioration, le livre blanc proposait de viser trois objectifs principaux:

- l'amélioration de la capacité professionnelle des opérateurs de transport ;
- la réduction du nombre d'infractions aux réglementations par l'intensification des opérations de contrôle de police et par l'harmonisation des sanctions au niveau de l'UE ;
- la formation professionnelle des conducteurs de véhicules routiers.

Dans cet ordre d'idées, cette directive représente un élément constitutif de cet objectif ancré dans le livre blanc qu'est la formation professionnelle des conducteurs routiers. L'enjeu de ces formations est de taille, il s'agit notamment de professionnaliser le secteur du transport routier et de sensibiliser chaque conducteur à la sécurité.

Ainsi, la loi de 2009 prévoit que les conducteurs doivent obligatoirement suivre une qualification initiale d'une durée respectivement de 140 ou de 280 heures ainsi que des stages périodiques d'une durée totale de trente-cinq heures par période de cinq ans pour mettre à jour leurs connaissances et leur savoir-faire. Elle détaille en outre de façon explicite que cette formation doit comprendre des séances théoriques et pratiques couvrant, entre autres, la conduite sûre, les économies de carburant et les mesures d'arrimage de la charge.

Partant, les conducteurs concernés doivent suivre la formation initiale depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2009 ainsi que la formation continue pour les permis de conduire de la catégorie D depuis septembre 2015, tandis que les dispositions relatives à la formation continue pour les permis de conduire de la catégorie C sont entrées en vigueur en septembre 2016.

Même si la dernière partie de la directive n'est entrée en vigueur qu'en septembre 2016, la Commission européenne a jugé nécessaire d'analyser l'impact de cette directive datant de 2003 initialement quand-même. Ayant évalué la mise en œuvre de cette dernière, la Commission a relevé un certain nombre de lacunes.

Les principales lacunes qui ont été relevées sont

- les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions ;
- le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante ;
- les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre ;
- les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE précitée et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

Partant, par la directive à transposer, le législateur européen vise à pallier à ces lacunes.

Les autres dispositions de la directive 2018/645 précitée qui ne sont pas transposées par le présent projet de loi, le sont par le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement qui va de pair avec le présent projet de loi.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}

Cet article transpose la nouvelle annexe III de la directive en alignant la dénomination des catégories du permis de conduire à celle utilisée dans la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Ainsi, le « + » entre les lettres des différentes catégories est supprimé. Partant, la catégorie C+E devient la catégorie CE, C1+E devient C1E, D+E devient DE et D1+E devient D1E dans l'ensemble des articles de la loi.

Ad article 2

L'article 2 du projet de loi remplace l'ancien article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie et reprend l'ensemble des dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

Pour des raisons de lisibilité il a été opté de remplacer l'article au lieu de le modifier.

L'article énumère les exemptions pour lesquelles le conducteur n'a pas besoin de suivre une formation. Par ce nouvel article, certaines exemptions sont modifiées et de nouvelles sont ajoutées.

Ainsi, à titre d'exemple, de nouvelles exemptions sont introduites pour les services de transport d'urgence en ambulance, pour des véhicules utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ou pour des véhicules des catégories de permis de conduire D ou D1, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur.

En outre, il est à relever que le projet propose introduire une nouvelle exemption pour les conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail. A noter que le législateur européen a laissé à la discrétion des Etats membres de fixer la limite de kilomètres autour du lieu de l'établissement. Il a été opté de fixer cette limite nationale à 100 kilomètres, de sorte qu'elle soit alignée à la dérogation prévue à l'article 13, paragraphe 1, point b) 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.

Les exemptions prévues par la directive étant malheureusement peu précises dans plusieurs points, une interprétation nationale desdites exemptions s'est imposé afin de permettre d'appliquer cette législation et d'avoir la même lecture du texte pour les conducteurs concernés comme pour les organes de contrôle. Toutefois, le fait que tous les pays ont dû procéder à cet exercice a débouté dans une situation avec de différentes interprétations de la directive dans les différents Etats membres. Une exception qui a posé beaucoup de problèmes était la définition de l'activité principale, quasi inexistante, mais il n'était pas possible de trouver une position commune au sein du Conseil lors de la négociation de la nouvelle directive. Le compromis trouvé a alors été de reprendre une définition plus précise de l'activité principale dans les considérants de la directive (considérant 6). Afin de permettre au niveau national de mieux définir cette notion d'activité principale, il est proposé de reprendre cette définition dans la législation nationale. Partant, toute conduite excédant 30% du temps de travail sur un mois glissant est à considérer comme activité principale.

En ce qui concerne les dispositions du paragraphe 2, en tenant compte de la taille, de la géographie et de la densité de la population du Luxembourg, ainsi que du fait que la directive reste muette en termes de définition exacte de ce qu'est une zone rurale, les auteurs du présent projet jugent nécessaire de limiter cette exception à un trajet de 10 kilomètres. En effet, en considérant qu'un des buts principaux

de la directive est d'améliorer la sécurité sur les routes, les auteurs sont d'avis qu'en fait chaque trajet effectué sur la voie publique est susceptible d'avoir des influences sur la sécurité routière.

Ad article 3

Etant donné que l'article 7 de la directive énuméré dans sa nouvelle version certaines matières sur lesquelles la formation continue doit être axée, les auteurs du présent projet ont opté de reprendre ces matières au point 3 de l'article 3. A cette fin, un nouvel alinéa premier est inséré, tout en conservant les autres alinéas de ce point 3. Cette disposition se trouvant également déjà partiellement à l'article 4 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité, celui-ci sera modifié en conséquence.

Ad article 4

La directive introduit un nouvel article 10bis qui prévoit la mise en place d'un réseau électronique afin de pouvoir échanger les informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés. A cette fin, la banque de données doit contenir des informations concernant le contenu des certificats de formation ainsi que des informations sur des procédures administratives relatives aux certificats.

Actuellement, les données relatives aux permis de conduire au Luxembourg se trouvent dans une banque de données dont le propriétaire est le ministère ayant les Transports dans ses attributions et qui est gérée par le CTIE et alimentée par la SNCA ainsi que par le ministère lui-même. En application de la directive relative au permis de conduire, cette banque de données est reliée par le biais du système EUCARIS au système européen commun RESPER permettant l'échange d'informations relatif au permis de conduire entre les différents Etats membres.

Les informations relatives à la formation professionnelle (catégorie, durée de validité) se trouvent actuellement déjà dans cette banque de données nationale. Ils sont transmis par le centre de formation agréé (CFC) au Ministre qui les inscrit dans le fichier du permis de conduire correspondant. La nouvelle disposition européenne prévoit maintenant que ces informations doivent faire l'objet d'un échange entre les différents Etats membres.

Le présent article crée la base légale nationale pour cet échange. La directive 2018/645 étant qualifiée de « Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE », il y a lieu de prévoir non seulement un échange avec les banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne, mais également avec ceux de l'Espace économique européen.

Ad article 5

Considérant la longueur du titre de la loi telle qu'elle a été votée en 2009 et vu qu'il est souvent fait référence dans des documents officiels à cette loi, il est proposé d'introduire un intitulé de citation.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics – Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	Alain DISIVISCOUR
Téléphone :	247-84478
Courriel :	alain.disiviscour@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Transposer les dispositions de la Directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	néant
Date :	03.05.2019

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Centre de Formation pour conducteurs
 CNPD
 Remarques/Observations :
 Le CFC a formulé plusieurs propositions de modification qui en grande partie ont été reprises dans le présent projet.
 La CNPD a formulé des recommandations en vue de la banque de données.

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

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 :
 Les exemptions prévues dans la directive ont été reprises dans le présent projet.

¹ N.a. : non applicable.

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 :
 Non applicable
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)
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 ?
 La directive prévoit la mise en place d'une banque de données au niveau des EM afin d'échanger des informations sur les CAP délivrés ou retirés.
- 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 ?
 Le projet prévoit les dispositions relatives à la mise en place de la banque de données dont question sub 7a).
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.
 Sinon, pourquoi ?

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

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

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

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 :
- Il est profité de faire le toilettage de la législation existante.
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 ?
Mise en place de la banque de données. Délai 23 mai 2021.
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 :
non applicable
- 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

Art. 1^{er}. Champ d'application

La présente loi s'applique à l'activité de conduite:

- a) des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et
- b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg, ci-après dénommés « conducteurs » effectuant des transports par route sur la voie publique du Grand-Duché de Luxembourg, au moyen de:
 - véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, ~~C1+E~~ C1E, C ou ~~C+E~~ CE, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent;
 - véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, ~~D1+E~~ D1E, D ou ~~D+E~~ DE, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent.

Art. 2. Exemptions

~~La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs:~~

- ~~a) des véhicules dont la vitesse maximale autorisée par construction ne dépasse pas 45 km/h;~~
- ~~b) des véhicules affectés aux services de l'armée, de la protection civile, des services d'incendie et de la Police Grand-ducale, ou placés sous la responsabilité de ceux-ci;~~
- ~~c) des véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien ainsi que des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;~~
- ~~d) des véhicules utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;~~
- ~~e) des véhicules utilisés lors de l'apprentissage et de l'examen pratiques en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3 de la présente loi;~~
- ~~f) des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens à des fins privées;~~
- ~~g) des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.~~

Art. 2. Exemptions

(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
- b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;
- c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;
- d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
- e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;
- f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;
- g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;
- h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité

principale des conducteurs. Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pourcent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport ; et
- c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

Art. 3. Qualification initiale et formation continue

L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1^{er}, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé « le centre », par le ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ». A cette fin, il est prévu:

1. un système de qualification initiale

La qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Le financement de la qualification initiale est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.

2. un système de qualification initiale accélérée

La qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale accélérée se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale accélérée est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Le financement de la qualification initiale accélérée est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.

3. un système de formation continue

La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement.

La formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formation continue est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes. Ils ont une durée de validité de cinq ans.

Le financement de la formation continue est pris en charge pour un tiers par l'Etat. Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché. Les modalités du remboursement par l'Etat sont arrêtées par voie contractuelle avec le centre de formation.

Art. 4. Conducteurs exemptés de la qualification initiale

Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

- a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, ~~D1+E~~ D1E, D ou ~~D+E~~ DE ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi;
- b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, ~~C1+E~~ C1E, C ou ~~C+E~~ CE ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 5. Lieu de la formation

Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, sous a), qui ont leur résidence normale, telle que définie par la directive 2006/126/CE précitée, au Grand-Duché de Luxembourg, obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1., ou la qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2., au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, sous b) qui sont, soit employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg, soit titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises, obtiennent ces qualifications au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, sous a) et b), suivent la formation continue prévue à l'article 3, sous 3., dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

Art. 6. Organismes de formation

(1) Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

(2) Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite adressée au ministre. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes:

- un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
- les qualifications des enseignants et instructeurs;
- des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;
- les conditions de participation aux cours.

(3) L'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des enseignants. Toutefois, l'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs.

Le centre de formation peut recourir en tout ou en partie à des enseignants ou instructeurs tiers qui doivent présenter les aptitudes et qualifications appropriées pour l'enseignement à dispenser dans le cadre de la présente loi.

Les conditions d'agrément que les enseignants et les instructeurs doivent remplir sont fixées par règlement grand-ducal.

(4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes arrêtées par voie de règlement grand-ducal;

- exploiter un centre de formation qui comporte des pistes d'exercice ainsi qu'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés;
- conclure les assurances pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

L'organisme doit par ailleurs tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, tels que plans, certificats, contrats, évaluations ainsi que toutes autres informations et données renseignant sur l'état de sécurité du centre de formation de même que sur les mesures et moyens de protection et de prévention mis en œuvre. Ce registre doit comporter en outre un relevé à jour des accidents et incidents survenus à l'occasion d'activités de formation prévues par la présente loi.

Chaque accident ou incident ayant entraîné ou failli entraîner une atteinte grave à l'intégrité physique d'une ou de plusieurs personnes présentes dans le centre de formation ou dans ses alentours immédiats doit faire l'objet d'une enquête. Le rapport d'enquête doit comprendre au moins une description du déroulement de l'événement ainsi qu'une analyse des causes apparentes ou possibles évoquant notamment d'éventuels défauts d'entretien, d'organisation ou de comportement. Il doit par ailleurs énoncer les mesures et moyens susceptibles de contribuer à prévenir à l'avenir des accidents ou incidents analogues.

(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance ou du renouvellement de l'agrément.

(6) L'agrément est valable pour une durée de 5 ans. En vue du renouvellement de l'agrément, l'organisme de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande de renouvellement au ministre conformément aux dispositions prévues au présent article.

L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies. L'instruction des dossiers en matière de retrait ou de suspension d'un agrément a lieu conformément aux dispositions du paragraphe précédent.

(7) L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

(8) Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

(9) Les conditions auxquelles doivent répondre les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

(10) Sur demande motivée de l'organisme de formation, le ministre peut temporairement dispenser celui-ci de l'application d'une ou de plusieurs des dispositions de la présente loi et délivrer un agrément provisoire. Une telle dispense ne peut être accordée que de cas en cas pour des exigences déterminées et uniquement lorsque l'efficacité et le déroulement légal de la qualification initiale et de la formation continue n'en sont pas affectés ni entravés.

Art. 6bis. Banque de données électronique et échange de données

(1) Le ministre tient une banque de données électronique reprenant les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3.

(2) Dans cette banque de données figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;

3. interconnexion avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée ;
4. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.

Le Centre de technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant.

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- a) pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
- b) pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours ;
- c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données.

Art. 7. Dispositions pénales

(1) Toute personne soumise aux obligations instaurées par la présente loi, qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans y satisfaire est condamnée à une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans et à une amende de 251 à 10.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui n'obtempère pas à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) Les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8. Dispositions transitoires

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

- a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. et 2., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;
- b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), avant le 10 septembre 2015;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), avant le 10 septembre 2016.

Art. 9. Reclassement des terrains domaniaux

Les terrains domaniaux inscrits sous les numéros cadastraux 44/8294, 78/8297, 1829/8305, 1761/8302 et 1761/8300 dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation dont question à l'article 6.

Art. 10. Modification de la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009

Aux tableaux annexés à la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009, la section 53.1 «Circulation et Sécurité routières» est complétée par un article budgétaire 74.060 libellé comme suit:

«Remboursement à la société chargée de la construction et de l'exploitation des frais de planification, de construction et d'exploitation d'un centre de formation pour conducteurs professionnels (Crédit non limitatif et sans distinction d'exercice)»,

doté d'un crédit de 6,5 millions euros.

Art. 11. Référence

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: « Loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ».

*

TABLEAU DE TRANSPOSITION

TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire

Délai de transposition: 23 mai 2020 et 23 mai 2021 (Art. 1 (6))
Lancement de la procédure législative: 1^{er} semestre 2019

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
Art. 1^{er} Champ d'application	<p>La présente directive s'applique à l'activité de conduite:</p> <p>a) des ressortissants d'un État membre; et</p> <p>b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie dans un État membre,</p> <p>ci-après dénommés "conducteurs", effectuant des transports par route à l'intérieur de l'Union, sur des routes ouvertes à l'usage public, au moyen de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, ou un permis reconnu comme équivalent, est exigé, - véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE, ou un permis reconnu comme équivalent, est exigé. <p>Aux fins de la présente directive, les références faites aux catégories de permis de conduire contenant un signe plus ("+") sont à lire selon le tableau de correspondance qui figure à l'annexe III.</p>	<p style="text-align: center;">p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire.</p>
Art. 2 Exemptions	<p>La présente directive ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules:</p> <p>a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h;</p> <p>b) affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers, des forces responsables du maintien de l'ordre public et des services de transport d'urgence en ambulance, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services;</p>	<p>L'article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie est remplacé par un nouvel article 2 libellé comme suit :</p>	<p>Pour des questions de lisibilité reprise de l'ensemble de l'article 2 de la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;</p> <p>d) pour lesquels un permis de conduire de catégorie D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;</p> <p>e) utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire;</p> <p>f) utilisés pour des cours et des examens de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), conformément à l'article 6 et à l'article 8, paragraphe 1, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs;</p> <p>g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises;</p> <p>h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs.</p> <p>En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la présente directive ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou un CAP, conformément à l'article 6 et à l'article 8, paragraphe 1, lorsqu'elles suivent une formation supplémentaire à la conduite dans le cadre d'une formation par le travail, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du CAP ou par un moniteur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.</p> <p>2. La présente directive ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:</p> <p>a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur;</p> <p>b) le conducteur ne propose pas de services de transport; et</p> <p>c) les États membres estiment que le transport est occasionnel et n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.</p>	<p>« Art. 2. Exemptions</p> <p>(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :</p> <p>a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;</p> <p>b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;</p> <p>c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;</p> <p>d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;</p> <p>e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;</p> <p>f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;</p> <p>g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;</p> <p>h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs. Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pourcent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.</p>		

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RG D	Observations
	<p>3. La présente directive ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure à celle fixée dans le droit national à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.</p>	<p>En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.</p> <p>(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :</p> <p>a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'exécède pas dix kilomètres ;</p> <p>b) le conducteur ne propose pas de services de transport ; et</p> <p>c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.</p> <p>(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail. »</p>	
<p>Art. 3 Qualification et formation</p>	<p>1. L'activité de conduite, définie à l'article 1^{er}, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. À cette fin, les États membres prévoient:</p> <p>a) un système de qualification initiale</p> <p>Les États membres choisissent entre les deux options suivantes:</p> <p>i) option comportant à la fois la fréquentation de cours et un examen</p> <p>Conformément à l'annexe I, section 2, point 2.1, ce type de qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours pendant une durée déterminée. Elle est clôturée par un examen. En cas de réussite de cet examen, elle est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 6, paragraphe 1, point a);</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>ii) option comportant uniquement des examens</p> <p>Conformément à l'annexe I, section 2, point 2.2, ce type de qualification initiale ne comporte pas la fréquentation obligatoire de cours, mais seulement des examens théoriques et pratiques. En cas de réussite des examens, elle est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 6, paragraphe 1, point b).</p> <p>Toutefois, un État membre peut autoriser un conducteur à conduire sur son territoire avant d'avoir obtenu le CAP lorsqu'il est engagé dans une formation en alternance d'au moins six mois sur une période maximale de trois ans. Dans le cadre de cette formation en alternance, les examens visés aux points i) et ii) peuvent être effectués par étapes.</p> <p>b) un système de formation continue</p> <p>Conformément à l'annexe I, section 4, la formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours. Elle est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 8, paragraphe 1.</p> <p>2. Les États membres peuvent également prévoir un système de qualification initiale accélérée pour permettre au conducteur de conduire dans les cas prévus à l'article 5, paragraphe 2, point a) ii), et point b), et paragraphe 3, point a) i), et point b).</p> <p>Conformément à l'annexe I, section 3, la qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours. Elle est clôturée par un examen. En cas de réussite de cet examen, elle est sanctionnée par le CAP prévu à l'article 6, paragraphe 2.</p> <p>3. Les États membres peuvent dispenser le conducteur qui a obtenu le certificat de capacité professionnelle prévu par la directive 96/26/CE du Conseil (1) des examens visés au paragraphe 1, point a) i) et ii), et au paragraphe 2 dans les matières couvertes par l'examen prévu dans le cadre de ladite directive et, le cas échéant, de la fréquentation de la partie des cours correspondant à ces matières.</p>		
<p>Art. 4 Droit acquis</p>	<p>Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:</p> <p>a) titulaires d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, ou D, D + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré au plus tard deux ans après la date limite de transposition de la présente directive;</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>Art. 5 Qualification initiale</p>	<p>b) titulaires d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E ou C, C + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré au plus tard trois ans après la date limite de transposition de la présente directive.</p> <p>1. L'accès à la qualification initiale ne nécessite pas l'acquisition préalable du permis de conduire correspondant.</p> <p>2. Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de marchandises peuvent conduire:</p> <p>a) à partir de l'âge de 18 ans:</p> <p>i) un véhicule des catégories de permis de conduire C et C + E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1;</p> <p>ii) un véhicule des catégories de permis de conduire C1 et C1 + E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2;</p> <p>b) à partir de l'âge de 21 ans un véhicule des catégories de permis de conduire C et C + E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.</p> <p>3. Le conducteur d'un véhicule destiné aux transports de voyageurs peut conduire:</p> <p>a) à partir de l'âge de 21 ans:</p> <p>i) un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E pour effectuer des transports de voyageurs sous forme de services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres ainsi qu'un véhicule des catégories de permis de conduire D1 et D1 + E à condition d'être titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.</p> <p>Tout État membre peut autoriser le conducteur des véhicules de l'une des catégories susmentionnées à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 18 ans, à condition qu'il soit titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1;</p> <p>ii) un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E, à condition d'être titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1.</p> <p>Tout État membre peut autoriser le conducteur des véhicules de l'une des catégories susmentionnées à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 20 ans, à condition qu'il soit titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1. Cet âge peut être ramené à 18 ans lorsque le conducteur conduit ces véhicules sans passagers;</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>Art. 6 CAP attestant de la qualification initiale</p>	<p>b) à partir de l'âge de 23 ans, un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E, à condition qu'il soit titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.</p> <p>4. Sans préjudice des limites d'âge fixées au paragraphe 2, les conducteurs effectuant des transports de marchandises titulaires du CAP visé à l'article 6 pour l'une des catégories de véhicules prévues au paragraphe 2 du présent article sont dispensés d'obtenir un tel CAP pour une autre des catégories de véhicules prévues audit paragraphe.</p> <p>Ces dispositions s'appliquent dans les mêmes conditions aux conducteurs effectuant des transports de voyageurs pour les catégories visées au paragraphe 3.</p> <p>5. Les conducteurs effectuant des transports de marchandises qui élargissent ou changent leurs activités pour effectuer du transport de voyageurs, ou inversement, et qui sont titulaires du CAP visé à l'article 6 ne doivent plus refaire les parties communes aux qualifications initiales, mais uniquement les parties spécifiques à la nouvelle qualification.</p>		
	<p>1. CAP attestant d'une qualification initiale</p> <p>a) CAP délivré sur la base de la fréquentation de cours et d'un examen</p> <p>Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point a) i), l'État membre impose au candidat conducteur la fréquentation de cours dans un centre de formation agréé par les autorités compétentes conformément à l'annexe I, section 5, ci-après dénommé «centre de formation agréé». Ces cours portent sur toutes les matières visées dans la liste figurant à l'annexe I, section 1. Cette formation est clôturée par la réussite de l'examen prévu à l'annexe I, section 2, point 2.1. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par elles, organisent cet examen, qui vise à vérifier si le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à l'annexe I, section 1, en ce qui concerne les matières susvisées. Ces autorités ou entités supervisent cet examen et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant d'une qualification initiale.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>Art. 7 Formation continue</p>	<p>b) CAP délivré sur la base d'examens</p> <p>Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point a) ii), l'État membre impose au candidat conducteur la réussite des examens, théorique et pratique, prévus à l'annexe I, section 2, point 2.2. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par elles, organisent ces examens, qui visent à vérifier si le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à l'annexe I, section 1, en ce qui concerne toutes les matières susvisées. Ces autorités ou entités supervisent ces examens et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant d'une qualification initiale.</p> <p>2. CAP attestant d'une qualification initiale accélérée</p> <p>Conformément à l'article 3, paragraphe 2, l'État membre impose au candidat conducteur la fréquentation de cours dans un centre de formation agréé. Ces cours portent sur toutes les matières figurant à l'annexe I, section 1.</p> <p>Cette formation est clôturée par l'examen prévu à l'annexe I, section 3. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par elles, organisent cet examen, qui vise à vérifier si le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à l'annexe I, section 1, en ce qui concerne les matières susvisées. Ces autorités ou entités supervisent cet examen et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant d'une qualification initiale accélérée.</p>	<p>A l'article 3, point 3, de la loi précitée du 5 juin 2009, est inséré un nouvel alinéa 1^{er} libellé comme suit :</p> <p>« La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement. »</p>	<p>Modification de l'article 3 de la loi nécessaire.</p>
	<p>La formation continue consiste en une formation permettant aux titulaires d'un CAP de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur fonction, en mettant en particulier l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail, et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement.</p> <p>Cette formation est organisée par un centre de formation agréé, conformément à l'annexe I, section 5. La formation comprend des cours en salle, un volet pratique et, le cas échéant, un volet de formation au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication (TIC) ou de simulateurs haut de gamme. Si un conducteur va travailler dans une autre entreprise, la formation continue déjà effectuée doit être prise en compte.</p>		

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>Art. 8 CAP attestant de la formation continue</p>	<p>La formation continue vise à approfondir et réviser certaines des matières de la liste figurant à l'annexe I, section 1. Elle couvre un large éventail de matières et comprend toujours au moins une matière liée à la sécurité routière. Les matières de la formation tiennent compte des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et prennent en considération, dans la mesure du possible, les besoins de formation particuliers du conducteur.</p>	<p>L'article 4 du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 est remplacé par un nouvel article 4, libellé comme suit:</p> <p>« Art. 4. La formation continue.</p> <p>La formation continue prévue à l'article 3, sous 3, de la loi modifiée du 2 octobre 2009 précitée, consiste en une formation, organisée par un centre de formation agréé, permettant aux titulaires du certificat de formation dont question aux articles 3 et 5 du présent règlement grand-ducal ou d'un document reconnu comme équivalent, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement.</p> <p>Cette formation vise à approfondir et réviser certaines matières figurant à l'annexe. Elle couvre un large éventail des matières et comprend toujours au moins une matière liée à la sécurité routière. Les matières de la formation tiennent compte des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et prennent en considération, dans la mesure du possible, les besoins de formation particuliers du conducteur.</p> <p>La formation comprend des cours en salle ainsi qu'un volet pratique. Elle peut également être partiellement dispensée au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication ou à l'aide de simulateurs haut de gamme. »</p>	<p>Modification de l'article 4 du RGD nécessaire.</p>
	<p>1. À l'issue de la formation continue visée à l'article 7, les autorités compétentes des États membres ou le centre de formation agréé délivrent au conducteur un CAP attestant de la formation continue.</p> <p>2. Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:</p> <p>a) le titulaire du CAP visé à l'article 6, dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du CAP;</p> <p>b) les conducteurs visés à l'article 4, dans les cinq ans qui suivent respectivement les dates visées à l'article 14, paragraphe 2, suivant un calendrier déterminé par les États membres.</p> <p>Les États membres peuvent abrèger ou proroger les délais visés aux points a) et b) notamment dans le but de les faire coïncider avec la date d'échéance de validité du permis de conduire ou de permettre l'introduction graduelle de la formation continue. Toutefois, ce délai ne peut être ni inférieur à trois ans ni supérieur à sept ans.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>3. Le conducteur ayant accompli la première formation continue visée au paragraphe 2 suit une formation continue tous les cinq ans, avant la fin de la période de validité du CAP attestant de la formation continue.</p> <p>4. Les titulaires du CAP visé à l'article 6 ou du CAP visé au paragraphe 1 ainsi que les conducteurs visés à l'article 4, qui ont arrêté l'exercice de la profession et qui ne répondent pas aux exigences des paragraphes 1, 2 et 3 doivent suivre une formation continue avant de reprendre l'exercice de la profession.</p> <p>5. Les conducteurs effectuant des transports de marchandises ou de voyageurs par route ayant suivi une formation continue pour l'une des catégories de permis prévues à l'article 5, paragraphes 2 et 3, sont dispensés de suivre une formation continue pour une autre des catégories de véhicules prévues auxdits paragraphes.</p>		
<p>Art. 9 Lieu de la formation</p>	<p>Les conducteurs visés à l'article 1er, point a), de la présente directive obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 5 de la présente directive dans l'État membre où ils ont leur résidence normale, telle que définie à l'article 12 de la directive 2006/126/CE.</p> <p>Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, point b), obtiennent cette qualification dans l'État membre où l'entreprise est établie ou dans l'État membre qui leur a délivré un permis de travail.</p> <p>Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, points a) et b), suivent la formation continue visée à l'article 7 dans l'État membre où ils ont leur résidence normale ou dans l'État membre où ils travaillent.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Cette définition avait déjà été introduite dans la législation LU lors d'une modification antérieure.</p>
<p>Art. 10 Code communautaire</p>	<p>1. Sur la base du CAP attestant d'une qualification initiale et du CAP attestant d'une formation continue, les autorités compétentes des États membres apposent, en tenant compte de l'article 5, paragraphes 2 et 3, de la présente directive ainsi que de l'article 8 de la présente directive, le code harmonisé "95" de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE, à côté des catégories de permis correspondantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> – sur le permis de conduire, ou – sur la carte de qualification de conducteur, établie selon le modèle figurant à l'annexe II de la présente directive. <p>Si les autorités compétentes de l'État membre où le CAP a été obtenu ne sont pas en mesure d'apposer le code de l'Union sur le permis de conduire, elles délivrent au conducteur une carte de qualification de conducteur.</p>	<p>L'article 7 du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 est modifié comme suit :</p> <p>1) A l'alinéa 1 les termes « communautaire correspondant prévu par » sont remplacés par les termes « harmonisé « 95 » de l'Union prévu à l'annexe de ».</p>	<p>Modification de l'article 7 du RGD nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>Article 10 bis Réseau d'exécution</p>	<p>La carte de qualification de conducteur délivrée par un État membre est mutuellement reconnue. Lors de la délivrance de la carte, les autorités compétentes s'assurent que le permis de conduire est en cours de validité pour la catégorie de véhicule concernée.</p> <p>2. Le conducteur visé à l'article 1er, point b), qui conduit des véhicules effectuant des transports de marchandises par route est également autorisé à prouver la qualification et la formation prévues par la présente directive au moyen de l'attestation de conducteur prévue par le règlement (CE) no 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil, pour autant que celle-ci porte le code "95" de l'Union. Aux fins de la présente directive, l'État membre de délivrance appose le code "95" de l'Union dans la section de l'attestation réservée aux observations si le conducteur concerné a rempli les exigences en matière de qualification et de formation prévues par la présente directive.</p> <p>3. Les attestations de conducteur qui ne portent pas le code "95" de l'Union et qui ont été délivrées avant le 23 mai 2020 conformément à l'article 5 du règlement (CE) no 1072/2009, et notamment le paragraphe 7 dudit article, en vue de certifier le respect des exigences de formation au titre de la présente directive, sont acceptées comme preuve de qualification jusqu'à leur date d'expiration.</p>	<p>2) L'alinéa 3 est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« Il est de même pour l'attestation de conducteur prévue par le règlement (CE) no 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, servant aux conducteurs visés à l'article 1er sous b) de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée, de moyen pour prouver leur régularité au regard des qualifications et formations dont question aux articles 1er, 2 et 4 du présent règlement pour autant que le code « 95 » de l'Union prévu à l'alinéa premier est inscrit dans la section réservée aux observations. »</p> <p>3) Après l'alinéa 3 un nouvel alinéa libellé comme suit est ajouté :</p> <p>« Les attestations de conducteur qui ne portent pas le code « 95 » de l'Union prévu à l'alinéa premier et qui ont été délivrés avant le 23 mai 2020 conformément à l'article 5 du règlement (CE) 1072/2009 précité, sont acceptées comme preuve de qualification jusqu'à leur date d'expiration. »</p>	
	<p>1. Les États membres échangent, à des fins d'exécution, des informations sur les CAP délivrés ou retirés. À cet effet, les États membres, en coopération avec la Commission, développent un réseau électronique ou travaillent à l'extension d'un réseau existant, en tenant compte des résultats de l'évaluation, par la Commission, de la solution présentant le meilleur rapport coût-efficacité.</p> <p>2. Peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les CAP ainsi que des informations concernant les procédures administratives relatives aux CAP.</p> <p>3. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées aux seules fins de contrôler le respect de la présente directive, et en particulier des exigences de formation établies dans la présente directive, conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil.</p> <p>4. L'accès au réseau est sécurisé. Les États membres ne peuvent accorder l'accès qu'aux autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et du contrôle de conformité à la présente directive.</p>	<p>Un nouvel article 6bis est ajouté à la loi précitée du 5 juin 2009, avec le libellé suivant:</p> <p>« Art. 6bis.: Banque de données électronique et échange de données</p> <p>(1) Le ministre tient une banque de données électronique reprenant les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3.</p> <p>(2) Dans cette banque de données figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution; 2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ; 	<p>Introduction d'une base légale dans la loi nécessaire afin de rendre possible l'échange de données avec les autres pays de l'Union.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGID	Observations
<p>Art. II Adaptation au progrès scientifique et technique</p>	<p>Les adaptations des annexes I et II au progrès scientifique et technique, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 2.</p>	<p>3. interconnexion avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée ;</p> <p>4. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3.</p> <p>(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.</p> <p>Le Centre de technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant.</p> <p>(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :</p> <p>a) pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;</p> <p>b) pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours ;</p> <p>c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.</p> <p>(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.</p> <p>(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>
		<p>p.m.</p>	

<i>Articles</i>	<i>Directive 2003/59 Version 2018</i>	<i>Transposition Modification Loi resp. RGD</i>	<i>Observations</i>
Art. 12 Procédure de comité	<p>1. La Commission est assistée par un comité.</p> <p>2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.</p>	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
Art. 13 Rapport	<p>Avant le 10 septembre 2011, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions un rapport comportant une première évaluation de la mise en œuvre de la présente directive, notamment en ce qui concerne l'équivalence des différents systèmes de qualification initiale prévus à l'article 3 et leur efficacité quant à la réalisation du niveau de qualification visé. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées.</p>	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
Art. 14 Transposition et application	<p>1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 10 septembre 2006. Ils en informent la Commission.</p> <p>Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres. Ils en informent immédiatement la Commission.</p> <p>2. Les États membres appliquent ces dispositions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - en ce qui concerne la qualification initiale requise pour la conduite des véhicules des catégories D1, D1 + E, D et D + E à partir du 10 septembre 2008, - en ce qui concerne la qualification initiale requise pour la conduite des véhicules des catégories C1, C1 + E, C et C + E à partir du 10 septembre 2009. <p>Les États membres en informent immédiatement la Commission et s'accordent mutuellement assistance pour l'application de ces dispositions.</p>	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
Art. 15 Abrogation	<p>1. L'article 5 du règlement (CEE) n o 3820/85 est modifié comme suit:</p> <p>a) le paragraphe 1 est abrogé avec effet au 10 septembre 2009.</p> <p>b) les paragraphes 2 et 4 sont abrogés avec effet au 10 septembre 2008,</p> <p>2. La directive 76/914/CEE est abrogée avec effet au 10 septembre 2009.</p>	p.m.	Pas de modifications dans la directive.

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>3. Les dispositions législatives, réglementaires et administratives adoptées pour se conformer à la directive 76/914/CEE ne s'appliquent plus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - à partir du 10 septembre 2008 aux conducteurs de véhicules de transport de voyageurs par route, - à partir du 10 septembre 2009 aux conducteurs de véhicules de transport de marchandises par route. 		
Art. 16 Entrée en vigueur	La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
Art. 17 Destinataires	Les États membres sont destinataires de la présente directive.	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
Annexe I Exigences minimales pour la qualification et la formation Section 1: Liste des matières	<p>Les connaissances à prendre en considération pour la constatation de la qualification initiale et de la formation continue du conducteur par les États membres doivent porter au moins sur les matières visées dans la présente liste. Les candidats conducteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour conduire en toute sécurité les véhicules de la catégorie de permis concernée.</p> <p>Le niveau minimal de qualification est comparable au moins au niveau 2 du cadre européen des certifications définies à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008.</p> <p>1. Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité</p> <p>Tous les permis</p> <p>1.1. <i>Objetif: connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation</i></p> <p>courbes de couples, de puissance et de consommation spécifique d'un moteur, zone d'utilisation optimale du compte-tours, diagrammes de recouvrement de rapports de boîtes de vitesses;</p>	<p>L'annexe du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 est modifié comme suit :</p> <p>1. L'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« Le niveau minimal de qualification ne peut être inférieur au niveau 2 du cadre européen des certifications définies à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. »</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>1.2. <i>Objetif: connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements:</i></p> <p>limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance, utilisation de dispositifs électroniques et mécaniques tels que le programme électronique de stabilité (ESP), les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), le système de freinage antiblocage (ABS), les systèmes de contrôle de traction (TCS) et les systèmes de surveillance des véhicules (IVMS) et d'autres dispositifs d'aide à la conduite ou d'automatisation dont l'utilisation a été approuvée.</p> <p>1.3. <i>Objetif: pouvoir optimiser la consommation de carburant:</i></p> <p>optimisation de la consommation de carburant par l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2, importance d'anticiper les flux de trafic, distance appropriée par rapport aux autres véhicules et utilisation de l'élan du véhicule, vitesse constante, conduite fluide et pression appropriée des pneumatiques, ainsi que connaissance des systèmes de transport intelligents qui améliorent l'efficacité de la conduite et aident à planifier les itinéraires.</p> <p>1.3 bis. <i>Objetif: pouvoir anticiper les risques de trafic, les évaluer et s'y adapter:</i></p> <p>avoir conscience des différences concernant les routes, la circulation et les conditions météorologiques et s'y adapter, anticiper les événements à venir; comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles; être familiarisé avec l'utilisation de l'équipement de sécurité adéquat et comprendre quand un trajet doit être reporté ou annulé en raison de conditions météorologiques extrêmes; s'adapter aux risques de trafic, y compris aux comportements dangereux ou à la distraction au volant (causée par l'utilisation d'appareils électroniques, la consommation de nourriture ou de boisson, etc.); reconnaître les situations dangereuses et s'y adapter, et être capable de gérer le stress qui concerne la taille et le poids des véhicules et les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés;</p>	<p>1. Au point 1.2, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant : « limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance, utilisation de dispositifs électroniques et mécaniques tels que le programme électronique de stabilité (ESP), les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), le système de freinage antiblocage (ABS), les systèmes de contrôle de traction (TCS) et les systèmes de surveillance des véhicules (IVMS) et d'autres dispositifs d'aide à la conduite ou d'automatisation dont l'utilisation a été approuvée ; »</p> <p>2. Au point 1.3, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant : « optimisation de la consommation de carburant par l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2, importance d'anticiper les flux de trafic, distance appropriée par rapport aux autres véhicules et utilisation de l'élan du véhicule, vitesse constante, conduite fluide et pression appropriée des pneumatiques, ainsi que connaissance des systèmes de transport intelligents qui améliorent l'efficacité de la conduite et aident à planifier les itinéraires ; »</p> <p>3. Après le point 1.3, est ajouté un nouvel point libellé comme suit : « 1.3.bis objectif: pouvoir anticiper les risques de trafic, les évaluer et s'y adapter ; avoir conscience des différences concernant les routes, la circulation et les conditions météorologiques et s'y adapter, anticiper les événements à venir; comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles; être familiarisé avec l'utilisation de l'équipement de sécurité adéquat et comprendre quand un trajet doit être reporté ou annulé en raison de conditions météorologiques extrêmes; s'adapter aux risques de trafic, y compris aux comportements dangereux ou à la distraction au volant (causée par l'utilisation d'appareils électroniques, la consommation de nourriture ou de boisson, etc.); reconnaître les situations dangereuses et s'y adapter, et être capable de gérer le stress qui concerne la taille et le poids des véhicules et les usagers vulnérables de la route, notamment en ce qui concerne la taille et le poids</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>	

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>identifier les situations potentiellement dangereuses et inter-préter correctement comment celles-ci pourraient déboucher sur des situations dans lesquelles il ne serait plus possible d'éviter les accidents, et choisir et effectuer des actions qui augmentent suffisamment les marges de sécurité pour être encore en mesure d'éviter l'accident au cas où les dangers potentiels se produiraient.</p> <p>Permis C, C + E, C I, C I + E</p> <p>1.4. <i>Objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule:</i></p> <p>forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, utilisation des systèmes de transmission automatique, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume total, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge;</p> <p>principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calage et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage.</p> <p>Permis D, D + E, D I, D I + E</p> <p>1.5. <i>Objectif: pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers</i></p> <p>étalement des mouvements longitudinaux et latéraux, partage des voiries, placement sur la chaussée, souplesse de freinage, travail du porte-à-faux, utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées), gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions en tant que conducteur, interaction avec les passagers, les caractéristiques spécifiques du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants).</p>	<p>des véhicules et les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés;</p> <p>identifier les situations potentiellement dangereuses et inter-préter correctement comment celles-ci pourraient déboucher sur des situations dans lesquelles il ne serait plus possible d'éviter les accidents, et choisir et effectuer des actions qui augmentent suffisamment les marges de sécurité pour être encore en mesure d'éviter l'accident au cas où les dangers potentiels se produiraient. »</p> <p>4. Au point 1.4, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Après les termes « profil de la route » les termes « ,utilisation des systèmes de transmission automatique » sont insérés. • Les termes « volume utile » sont remplacés par les termes « volume total ». <p>5. Au point 1.5, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <p>Le terme « spécificités » est remplacé par les termes « les caractéristiques spécifiques ».</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>1.6. <i>objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule</i></p> <p>forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, utilisation des systèmes de transmission automatique, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité.</p> <p>2. Application des réglementations</p> <p>Tous les permis</p> <p>2.1. <i>objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation:</i></p> <p>durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) no 561/2006 (*) et (UE) no 165/2014; sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du tachygraphe; connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.</p> <p>Permis C, C + E, C I, C I + E</p> <p>2.2. <i>objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises</i></p> <p>titres d'exploitation transport, documents à transporter dans le véhicule, interdiction d'utiliser certaines routes, péages routiers, obligations résultant des contrats types de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations résultant de la convention relative au transport international de marchandises par route, rédaction de la lettre de voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise.</p> <p>Permis D, D + E, D I, D I + E</p> <p>2.3. <i>objectif: connaître la réglementation relative au transport de voyageurs</i></p> <p>transport de groupes spécifiques, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule.</p>	<p>6. Au point 1.6, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <p>Après les termes « profil de la route, » les termes « utilisation des systèmes de transmission automatique, » sont insérés.</p> <p>7. Le paragraphe 2 est remplacé par un nouvel paragraphe 2 libellé comme suit :</p> <p>« 2. Application des réglementations</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tous les permis <p>2.1. objectif : connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation :</p> <p>durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) no 561/2006 et (UE) no 165/2014, sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du tachygraphe, connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permis C, C + E, C I, C I + E <p>2.2. objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises</p> <p>titres d'exploitation transport, documents à transporter dans le véhicule, interdiction d'utiliser certaines routes, péages routiers, obligations résultant des contrats types de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations résultant de la convention relative au transport international de marchandises par route, rédaction de la lettre de voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise.</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique</p> <p>Tous les permis</p> <p>3.1. <i>objectif: être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail</i></p> <p>typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques des accidents de la circulation, implication des poids lourds/autocars, conséquences humaines, matérielles, financières;</p> <p>3.2. <i>objectif: être capable de prévenir la criminalité et le trafic de clandestins</i></p> <p>information générale, implications pour les conducteurs, mesures de prévention, liste de vérifications, législation relative à la responsabilité des transporteurs;</p> <p>3.3. <i>objectif: être capable de prévenir les risques physiques</i></p> <p>principes ergonomiques: gestes et postures à risques, condition physique, exercices de manutention, protections individuelles;</p> <p>3.4. <i>objectif: être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale</i></p> <p>principes d'une alimentation saine et équilibrée, effets de l'alcool, des médicaments ou de toute substance susceptible de modifier le comportement, symptômes, causes, effets de la fatigue et du stress, rôle fondamental du cycle de base activité/repos;</p> <p>3.5. <i>objectif: être apte à évaluer des situations d'urgence</i></p> <p>comportement en situation d'urgence: évaluer la situation, éviter le sur-accident, prévenir les secours, secourir les blessés et appliquer les premiers soins, réagir en cas d'incendie, évacuer les occupants du poids lourd/des passagers du bus, garantir la sécurité de tous les passagers, réagir en cas d'agression; principes de base de la rédaction du constat amiable;</p> <p>3.6. <i>objectif: pouvoir adopter des comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise</i></p> <p>attitudes du conducteur et image de marque: importance pour l'entreprise de la qualité de prestation du conducteur, différents rôles du conducteur, différents interlocuteurs du conducteur, entretien du véhicule, organisation du travail, conséquences d'un litige sur le plan commercial et financier.</p>	<p>• Permis D, D + E, D 1, D 1 + E</p> <p>2.3. objectif: connaître la réglementation relative au transport de voyageurs</p> <p>transport de groupes spécifiques, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule.</p>		

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>Permis C, C + E, C I, C I + E</p> <p>3.7. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché</p> <p>transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, marchandises dangereuses, transport d'animaux, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, rail-route, sous-traitance, etc.).</p> <p>Permis D, D + E, D I, D I + E</p> <p>3.8. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché</p> <p>transports routiers de voyageurs par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, sensibilisation au handicap, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.</p>	<p>8. Au point 3.7, l'alinéa 1 est modifié comme suit : Le mot « objectif : » est ajouté au début de l'alinéa.</p> <p>9. Au point 3.7, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <p>Après les termes « température dirigée, » les termes « marchandises dangereuses, transport d'animaux, » sont insérés.</p> <p>10. Au point 3.8, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <p>Après les termes « différentes activités du transport routier de voyageurs, » les termes « sensibilisation au handicap, » sont insérés.</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>
<p>Annexe I</p> <p>Section 2:</p> <p>Qualification initiale obligatoire, prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a)</p>	<p>2.1. Option combinant la fréquentation d'un cours et un examen</p> <p>La qualification initiale doit comporter l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1. La durée de cette qualification initiale est de deux cent quatre-vingts heures.</p> <p>Chaque candidat conducteur doit effectuer au moins vingt heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen tels que fixés par la directive 2006/126/CE.</p> <p>Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque candidat conducteur peut effectuer au maximum huit des vingt heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.</p>	<p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>A l'article 1^{er}, l'alinéa 5, les termes « , et la capacité d'optimiser la consommation de carburant. » sont ajoutés in fine.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 1^{er}).</p> <p>Pas de transposition nécessaire. Ces dispositions se trouvent déjà dans le RGD (art. 1^{er}).</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>Les États membres peuvent autoriser qu'une partie de la formation soit dispensée par le centre de formation agréé au moyen d'outils des TIC, tels que l'apprentissage en ligne, tout en veillant à maintenir la grande qualité et l'efficacité de la formation et en choisissant les matières pour lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. Les États membres peuvent tenir compte de la formation spécifique requise en vertu d'autres actes législatifs de l'Union dans le cadre de la formation. Cela inclut, de manière non exhaustive, la formation relative au transport des marchandises dangereuses requise en vertu de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil, la formation de sensibilisation au handicap en vertu du règlement (UE) no 181/2011 du Parlement européen et du Conseil et la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) no 1/2005 du Conseil.</p> <p>Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale doit être de soixante-dix heures, dont cinq heures de conduite individuelle.</p> <p>À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.</p> <p>2.2. Option comportant des examens</p> <p>Les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles organisent les examens, théorique et pratique, visés ci-dessous pour vérifier si les candidats conducteurs possèdent le niveau des connaissances requis à la section 1 concernant les objectifs et les matières y indiqués.</p> <p>a) L'examen théorique est constitué d'au moins deux épreuves:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) des questions comportant soit des questions à choix multiple, soit des questions à réponse directe, soit une combinaison des deux systèmes; ii) des études de cas. <p>La durée minimale de l'examen théorique est de quatre heures.</p>	<p>p.m.</p> <p>A l'article 3, point 1., alinéa 3, la première phrase est remplacée par les trois phrases suivantes :</p> <p>« A l'issue de cette formation, le conducteur est soumis à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à l'annexe. L'examen doit être agréé par le ministre. »</p> <p>p.m.</p>	<p>Pas de transition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 1^{er}).</p> <p>Modification du RDG nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>b) L'examen pratique est constitué de deux épreuves:</p> <p>i) une épreuve de conduite destinée à évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité. Cette épreuve a lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes (ou similaires), ainsi que sur tous les types de voies urbaines, celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer. Il est souhaitable que cette épreuve puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic. Le temps de conduite sur route doit être utilisé de manière optimale afin d'évaluer le candidat dans toutes les zones de circulation susceptibles d'être rencontrées. La durée minimale de cette épreuve est de quatre-vingt-dix minutes;</p> <p>ii) une épreuve pratique portant au moins sur les points 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 et 3.5.</p> <p>La durée minimale de cette épreuve est de trente minutes. Les véhicules utilisés lors des examens pratiques répondent au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen, tels que définis par la directive 2006/126/CE.</p> <p>L'examen pratique peut être complété par une troisième épreuve se déroulant sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit.</p> <p>La durée de cette épreuve optionnelle n'est pas fixée. Au cas où le conducteur passerait cette épreuve, sa durée pourrait être déduite de la durée de quatre-vingt-dix minutes de l'épreuve de conduite visée au point i), cette déduction ne pouvant pas dépasser un maximum de trente minutes.</p> <p>Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, l'examen théorique est limité aux matières, prévues à la section 1, qui concernent les véhicules sur lesquels porte la nouvelle qualification initiale. Ces conducteurs sont, toutefois, tenus d'effectuer l'examen pratique dans son intégralité.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 1^{er}).</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>Annexe I Section 3: Qualification initiale accélérée, prévue à l'article 3, paragraphe 2</p>	<p>La qualification initiale accélérée doit comporter l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1. Sa durée est de cent quarante heures.</p> <p>Chaque candidat conducteur doit effectuer au moins dix heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen tels que fixés par la directive 2006/126/CE.</p> <p>Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque candidat conducteur peut effectuer au maximum quatre des dix heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le fonctionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.</p> <p>Les dispositions du point 2.1, quatrième alinéa, s'appliquent également à la qualification initiale accélérée.</p> <p>Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale accélérée est de trente- cinq heures, dont deux heures et demie de conduite individuelle.</p> <p>À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.</p>	<p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>L'article 2 du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 est modifié comme suit :</p> <p>« A l'alinéa 5 les termes « , et la capacité d'optimiser la consommation de carburant. » sont ajoutés in fine. »</p> <p>A l'article 3, point 2., alinéa 3, la première phrase est remplacée par les trois phrases suivantes :</p> <p>« A l'issue de cette formation, le conducteur est soumis à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à l'annexe. L'examen doit être agréé par le ministre. »</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 2).</p> <p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 2).</p> <p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 2).</p> <p>Modification du RDG nécessaire.</p> <p>Bien que directive n'est pas modifiée sur ce point, afin de s'aligner au libellé de l'article 3, point 1, alinéa 3, le même libellé est repris pour ce point.</p>
<p>Annexe I Section 4: Formation continue obligatoire prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b)</p>	<p>Des cours de formation continue obligatoire doivent être organisés par un centre de formation agréé. Leur durée est de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum étalées, le cas échéant, sur deux jours consécutifs. En cas de recours à l'apprentissage en ligne, le centre de formation agréé veille au maintien de la qualité de la formation, y compris en choisissant les matières dans lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. La durée maximale de l'apprentissage en ligne ne dépasse pas douze heures. Au moins l'une des périodes de cours de formation porte sur une matière liée à la sécurité routière. Le contenu de la formation tient compte des besoins de formation spécifiques pour les</p>	<p>p.m.</p> <p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans la loi (Art. 6).</p> <p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (Art. 4).</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>Annexe I Section 5: Agrément de la qualification initiale et de la formation continue</p>	<p>formation particuliers du conducteur. Cette durée de trente-cinq heures devrait couvrir un large éventail de matières, y compris des formations répétées lorsqu'il apparaît que le conducteur a besoin d'un rattrapage particulier.</p> <p>Les États membres peuvent envisager de faire compter l'accomplissement d'une formation spécifique telle que requise par d'autres actes législatifs de l'Union au maximum comme l'une des périodes de sept heures prescrites. Cela inclut, de manière non exhaustive, la formation relative au transport des marchandises dangereuses en vertu de la directive 2008/68/CE, la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) no 1/2005 et la formation en matière de sensibilisation au handicap pour le transport de voyageurs en vertu du règlement (UE) no 181/2011. Cependant, les États membres peuvent décider que l'accomplissement d'une formation spécifique telle que requise au titre de la directive 2008/68/CE pour le transport de marchandises dangereuses vaut deux des périodes de sept heures, pour autant qu'il s'agisse de la seule autre formation prise en compte dans la formation continue.</p> <p>5.1. Les centres de formation intervenant dans la qualification initiale et la formation continue doivent être agréés par les autorités compétentes des États membres. Cet agrément ne peut être accordé que sur demande écrite. La demande doit être accompagnée de documents comportant:</p> <p>5.1.1. un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;</p> <p>5.1.2. les qualifications et domaines d'activité des enseignants;</p> <p>5.1.3. des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;</p> <p>5.1.4. les conditions de participation aux cours (le nombre de participants).</p> <p>5.2. L'autorité compétente doit accorder l'agrément par écrit et sous réserve des conditions suivantes:</p> <p>5.2.1. la formation doit être dispensée conformément aux documents accompagnant la demande;</p> <p>5.2.2. l'autorité compétente doit être habilitée à envoyer des personnes autorisées pour assister aux cours de formation, et à contrôler ces centres concernant les moyens mis en œuvre et le bon déroulement des formations et des examens;</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modification de la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>Annexe II Dispositions relatives au modèle de l'union européenne pour la carte de qualification de conducteur</p>	<p>5.2.3. l'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.</p> <p>Le centre agréé doit garantir que les instructeurs connaissent bien les réglementations et prescriptions de formation les plus récentes. Dans le cadre d'une procédure de sélection spécifique, les instructeurs doivent attester de connaissances didactiques et pédagogiques. En ce qui concerne la partie pratique de la formation, les instructeurs doivent attester d'une expérience en tant que conducteurs professionnels ou d'une expérience de conduite analogue, telle que celle d'enseignants à la conduite automobile des véhicules lourds.</p> <p>Le programme d'enseignement doit être établi conformément à l'agrément et doit couvrir les matières visées à la section 1.</p> <p>1. Les caractéristiques physiques de la carte sont conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.</p> <p>Les méthodes de vérification des caractéristiques physiques des cartes destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales sont conformes à la norme ISO 10373.</p> <p>2. La carte comporte deux faces.</p> <p>La face 1 contient:</p> <p>a) l'intitulé «carte de qualification de conducteur» imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre délivrant la carte;</p> <p>b) le nom de l'État membre délivrant la carte (mention facultative);</p> <p>c) le signe distinctif de l'État membre délivrant la carte, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes; les signes distinctifs sont les suivants:</p> <p>B: Belgique BG: Bulgarie CZ: République tchèque DK: Danemark D: Allemagne EST: Estonie GR: Grèce E: Espagne</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire.</p>

<i>Articles</i>	<i>Directive 2003/59 Version 2018</i>	<i>Transposition Modification Loi resp. RGD</i>	<i>Observations</i>
	<p>F: France HR: Croatie IRL: Irlande I: Italie CY: Chypre LV: Lettonie LT: Lituanie L: Luxembourg H: Hongrie M: Malte NL: Pays-Bas A: Autriche PL: Pologne P: Portugal RO: Roumanie SLO: Slovénie SK: Slovaquie FIN: Finlande S: Suède UK: Royaume-Uni</p> <p>d) les informations spécifiques à la carte, numérotées comme suit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le nom du titulaire; 2. le prénom du titulaire; 3. la date et le lieu de naissance du titulaire; 4. a) la date de délivrance; b) la date d'expiration; c) la désignation de l'autorité qui délivre la carte (peut être imprimé sur la face 2); d) un numéro autre que le numéro du permis de conduire, utile à la gestion de la carte de qualification et de formation de conducteur (mention facultative); <ol style="list-style-type: none"> 5. a) le numéro du permis de conduire; b) le numéro de série; 6. la photo du titulaire; 7. la signature du titulaire; 		

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>8. le domicile ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative);</p> <p>9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;</p> <p>e) la mention «modèle de l'Union européenne» dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la carte et l'intitulé «carte de qualification de conducteur» dans les autres langues de l'Union, imprimées en bleu afin de constituer la toile de fond de la carte:</p> <p>tarjeta de cualificación del conductor карта за квалификация на водача Osvědčení profesní způsobilosti řidiče chaufföruddannelsesbevis Fahrerqualifizierungsnachweis juhi ametipädevuse kaart δελτίο επιμόρφωσης οδηγού driver qualification card carte de qualification de conducteur cárta cáilíochta tiomána kvalifikációs kartica vozača carta di qualificazione del conducente vadītāja kvalifikācijas apliecība vairuotojo kvalifikacinė kortelė gépjárművezetői képesítési igazolvány karta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq kwalificatiekaart bestuurder karta kwalifikacji kierowcy carta de qualificação do motorista Cartela de pregătire profesională a conducătorului auto preukaz o kvalifikácii vodiča kartica o usposobljenosti voznika kuljettajan ammatipätevyyskortti yrkeskompetensbevis för förare</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>f) les couleurs de référence:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bleu: Pantone reflex blue, - jaune: Pantone yellow. <p>La face 2 contient:</p> <p>a) 9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;</p> <p>10. le code harmonisé "95" de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE;</p> <p>11. un espace réservé pour l'inscription éventuelle par l'État membre qui délivre la carte des mentions indispensables à sa gestion ou relatives à la sécurité routière (mention facultative). Au cas où la mention relèverait d'une rubrique définie dans la présente annexe, cette mention doit être précédée du numéro de la rubrique correspondante.</p> <p>b) Une explication des rubriques numérotées apparaissant sur les faces 1 et 2 de la carte (au moins les rubriques 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b et 10).</p> <p>Dans le cas où un État membre désire libeller ces inscriptions dans une langue nationale autre qu'une des langues suivantes: allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnol, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, il établit une version bilingue de la carte faisant appel à une des langues précitées, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.</p> <p>3. Sécurité, y compris la protection des données</p> <p>Les différents éléments constitutifs de la carte visent à exclure toute falsification ou manipulation et à détecter toute tentative de ce type.</p> <p>L'État membre veille à ce que le niveau de sécurité de la carte soit au moins comparable au niveau de sécurité du permis de conduire.</p> <p>4. Dispositions particulières</p> <p>Après consultation de la Commission, les États membres peuvent ajouter des couleurs ou des marquages, tels que code à barres, symboles nationaux et éléments de sécurité, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>Dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des cartes, le code à barres ne peut pas contenir d'informations autres que celles qui figurent déjà de façon lisible sur la carte de qualification de conducteur ou qui sont indispensables pour le processus de délivrance de la carte.</p> <p>5. Dispositions transitoires</p> <p>Les cartes de qualification de conducteur délivrées avant le 23 mai 2020 sont valables jusqu'à leur date d'expiration.</p> <p>MODÈLE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR</p>	<p>A l'article 7, après l'alinéa 2, un nouvel alinéa est inséré libellé comme suit :</p> <p>« Les cartes de qualification de conducteur délivrées avant le 23 mai 2020 sont valables jusqu'à leur date d'expiration ».</p> <p>p.m.</p>	<p>Modification du RDG nécessaire.</p> <p>Pas de transposition nécessaire.</p>
<p>Annexe III</p>	<p>ANNEXE III</p> <p>TABLEAU DE CORRESPONDANCE POUR LES REFERENCES A CERTAINES CATEGORIES DE PERMIS DE CONDUIRE</p> <p>Référence dans la présente directive – Référence dans la directive 2006/126/CE</p> <p>C + E CE C1 + E C1E D + E DE D1 + E D1E</p>	<p>Aux articles 1^{er} et 4 de la loi précitée du 5 juin 2009, la dénomination des catégories du permis de conduire est modifiée comme suit :</p> <p>a) La catégorie « C+E » devient la catégorie « CE » ;</p> <p>b) La catégorie « C1+E » devient la catégorie « C1E » ;</p> <p>c) La catégorie « D+E » devient la catégorie « DE » ;</p> <p>d) La catégorie « D1+E » devient la catégorie « D1E ».</p> <p>RGD :</p> <p>Art. 9. A l'article 6 du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 ainsi qu'à l'annexe la dénomination des catégories du permis de conduire est modifiée comme suit :</p> <p>a) La catégorie « C+E » devient la catégorie « CE » ;</p> <p>b) La catégorie « C1+E » devient la catégorie « C1E » ;</p> <p>c) La catégorie « D+E » devient la catégorie « DE » ;</p> <p>d) La catégorie « D1+E » devient la catégorie « D1E ».</p>	<p>Modification de la dénomination des différentes catégories du permis de conduire nécessaire dans la loi ainsi que dans le règlement.</p> <p>(La législation nationale relative au permis de conduire avait déjà été alignée lors de modifications antérieures.</p> <p>Cf. Art. 76 CDR).</p>

Journal officiel

de l'Union européenne

L 112



Édition
de langue française

Législation

61^e année

2 mai 2018

Sommaire

I Actes législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement (UE) 2018/643 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer 1
- ★ Règlement (UE) 2018/644 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 relatif aux services de livraison transfrontière de colis ⁽¹⁾ 19

DIRECTIVES

- ★ Directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire ⁽¹⁾ 29

DÉCISIONS

- ★ Décision (UE) 2018/646 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 concernant un cadre commun pour l'offre de meilleurs services dans le domaine des aptitudes et des certifications (Europass) et abrogeant la décision n° 2241/2004/CE ⁽¹⁾ 42

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2018/643 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 avril 2018

relatif aux statistiques des transports par chemin de fer

(refonte)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 338, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle ⁽⁴⁾. A l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte dudit règlement.
- (2) Les chemins de fer constituent une part importante des réseaux de transport de l'Union.
- (3) Des statistiques sur les transports de marchandises et de voyageurs par chemin de fer sont nécessaires pour permettre à la Commission d'assurer le suivi et le développement de la politique commune des transports, ainsi que de la composante «transport» de la politique régionale et de la politique des réseaux transeuropéens.
- (4) Des statistiques sur la sécurité des chemins de fer sont également nécessaires pour permettre à la Commission d'assurer la préparation et le suivi des actions de l'Union dans le domaine de la sécurité des transports. Dans le cadre de l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer collecte des données sur les accidents selon des indicateurs de sécurité communs et des méthodes communes de calcul du coût des accidents.
- (5) Des statistiques au niveau de l'Union sur les transports par chemin de fer sont également requises pour remplir les missions de contrôle prévues à l'article 15 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾.
- (6) La collecte de statistiques au niveau de l'Union sur tous les modes de transport devrait être effectuée selon des concepts et des normes communs, afin de parvenir à la comparabilité la plus large possible entre les différents modes de transport.

⁽¹⁾ Avis du 6 décembre 2017 (non encore paru au Journal officiel).⁽²⁾ Position du Parlement européen du 14 mars 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2018.⁽³⁾ Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (JO L 14 du 21.1.2003, p. 1).⁽⁴⁾ Voir l'annexe IX.⁽⁵⁾ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).⁽⁶⁾ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- (7) Il importe d'éviter tout chevauchement des travaux et d'optimiser l'usage fait d'informations existantes qui peuvent être utilisées à des fins statistiques. À cette fin, et en vue de fournir aux citoyens de l'Union et aux autres parties prenantes des informations utiles et facilement accessibles sur la sécurité des transports ferroviaires et l'interopérabilité du système ferroviaire, y compris les infrastructures ferroviaires, il convient de mettre en place des accords de coopération appropriés portant sur les activités statistiques entre les services de la Commission et les entités concernées, y compris au niveau international.
- (8) Lors de la production de statistiques européennes, un équilibre devrait être trouvé entre les besoins des utilisateurs et la charge imposée aux répondants.
- (9) Dans son rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 91/2003, la Commission mentionne le fait que les évolutions à long terme vont probablement conduire à la suppression ou à la simplification des données déjà collectées au titre dudit règlement, et que l'objectif est de réduire le délai de transmission des données prévu pour les données annuelles sur les voyageurs par chemin de fer. La Commission devrait continuer à présenter, à intervalles réguliers, des rapports sur la mise en œuvre du présent règlement.
- (10) La coexistence d'entreprises ferroviaires publiques et privées exploitant un marché commercial de transports ferroviaires exige une définition explicite des informations statistiques qui devraient être fournies par l'ensemble des entreprises ferroviaires et diffusées par Eurostat.
- (11) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la création de normes statistiques communes permettant la production de données harmonisées et qui doivent être mises en œuvre dans chaque État membre sous l'autorité des organismes et institutions responsables de la production des statistiques officielles, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (12) Le règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ constitue un cadre de référence pour les dispositions prévues au présent règlement.
- (13) Afin de prendre en compte les nouvelles évolutions dans les États membres, tout en maintenant la collecte harmonisée de données sur le transport ferroviaire dans l'ensemble de l'Union, et aux fins de préserver le niveau élevé de qualité des données transmises par les États membres, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement aux fins d'adapter les définitions techniques et d'en ajouter de nouvelles. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽²⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (14) La Commission devrait veiller à ce que ces actes délégués n'imposent pas une charge supplémentaire importante aux États membres ou aux répondants.
- (15) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne la spécification des informations à fournir pour les rapports sur la qualité et la comparabilité des résultats, ainsi qu'en ce qui concerne les modalités de diffusion de ces résultats par la Commission (Eurostat). Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.
- (16) Le Comité du système statistique européen a été consulté,

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 relatif aux statistiques européennes et abrogeant le règlement (CE, Euratom) n° 1101/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à la transmission à l'Office statistique des Communautés européennes d'informations statistiques couvertes par le secret, le règlement (CE) n° 322/97 du Conseil relatif à la statistique communautaire et la décision 89/382/CEE, Euratom du Conseil instituant un comité du programme statistique des Communautés européennes (JO L 87 du 31.3.2009, p. 164).

⁽²⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

L'objet du présent règlement est d'établir des règles communes pour la production de statistiques sur les transports par chemin de fer au niveau de l'Union.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement couvre tous les chemins de fer de l'Union. Chaque État membre fournit des statistiques se rapportant aux transports par chemin de fer sur son territoire national. Si une entreprise ferroviaire exerce son activité dans plus d'un État membre, les autorités nationales concernées exigent de cette entreprise qu'elle fournisse des données séparées pour chaque pays où elle exerce ses activités, afin de permettre la compilation des statistiques nationales.

Les États membres peuvent exclure du champ d'application du présent règlement:

- a) les entreprises ferroviaires qui exercent leur activité entièrement ou principalement au sein d'installations industrielles ou similaires, y compris les ports;
- b) les entreprises ferroviaires qui assurent principalement des services touristiques d'intérêt local, comme les chemins de fer à vapeur conservés à caractère historique.

Article 3

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «pays déclarant»: l'État membre communiquant des données à Eurostat;
- 2) «autorités nationales»: les instituts nationaux de statistique et les autres instances chargés dans chaque État membre de la production de statistiques européennes;
- 3) «chemin de fer»: une voie de communication par rail destinée exclusivement à l'usage de véhicules ferroviaires;
- 4) «véhicule ferroviaire»: matériel mobile roulant exclusivement sur rails: on distingue les véhicules moteurs (véhicules de traction) et les véhicules remorqués (voitures, remorques d'automotrice, fourgons et wagons);
- 5) «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut public ou privé qui fournit des services pour le transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer. Les entreprises dont la seule activité consiste à fournir des services de transport de voyageurs par métro, tramway et/ou semi-métro sont exclues;
- 6) «transport de marchandises par chemin de fer»: tout déplacement de marchandises effectué à l'aide de véhicules ferroviaires entre le lieu de chargement et le lieu de déchargement;
- 7) «transport de voyageurs par chemin de fer»: tout déplacement de voyageurs par chemin de fer entre le lieu d'embarquement et le lieu de débarquement. Le transport de voyageurs par métro, tramway et/ou semi-métro est exclu;
- 8) «métro» (également dénommé «métropolitain»): chemin de fer électrique pour le transport de voyageurs, capable d'acheminer un fort volume de trafic et disposant de ses propres voies et de rames formées de plusieurs voitures et se caractérisant par une vitesse élevée et une accélération rapide, une signalisation sophistiquée, l'absence de passages à niveau permettant une fréquence élevée de rames et une occupation élevée des quais. Le métro se distingue également par de nombreuses stations, normalement distantes de 700 à 1 200 mètres. «Vitesse élevée» se définit par comparaison avec les tramways et les semi-métro et signifie, dans le cas présent, de 30 à 40 kilomètres par heure (km/h) sur les distances les plus courtes et de 40 à 70 km/h sur des distances plus longues;
- 9) «tram» (tramway): véhicule routier de transport de voyageurs conçu pour transporter plus de neuf personnes (conducteur compris), relié à des conducteurs électriques ou propulsé par un moteur diesel et roulant sur rails;
- 10) «semi-métro»: chemin de fer pour le transport de voyageurs utilisant fréquemment des voitures à propulsion électrique roulant sur rails, isolément ou en train de courte longueur sur des lignes ferroviaires fixes doubles. La distance de parcours est généralement de moins de 1 200 mètres entre les stations/arrêts. Comparés au métro, les semi-métros sont des systèmes légers conçus pour des volumes de trafic plus faibles et circulant à des vitesses moins élevées. Il est parfois difficile de distinguer avec précision les tramways des semi-métros; les tramways sont généralement intégrés au trafic routier, alors que les semi-métros peuvent être séparés des autres systèmes;

- 11) «transport national»: transport ferroviaire entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans le pays déclarant. Il peut inclure le transit par un deuxième pays;
- 12) «transport international»: transport ferroviaire entre un lieu (de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement) situé dans le pays déclarant et un lieu (de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement) situé dans un autre pays;
- 13) «transport en transit»: transport ferroviaire réalisé à travers le pays déclarant entre deux lieux (de chargement/embarquement et de déchargement/débarquement) situés en dehors du pays déclarant. Les opérations de transport qui impliquent un chargement/embarquement ou un déchargement/débarquement de marchandises/voyageurs à la frontière du pays déclarant à partir de ou sur un autre mode de transport ne sont pas considérées comme du transport en transit;
- 14) «voyageur de chemin de fer»: toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire. Pour les statistiques d'accidents, les voyageurs tentant d'embarquer à bord/de débarquer d'un train en mouvement sont inclus;
- 15) «nombre de voyageurs»: nombre de voyages effectués par des voyageurs de chemin de fer, un voyage étant défini comme un déplacement entre un lieu d'embarquement et un lieu de débarquement, avec ou sans transbordement d'un véhicule ferroviaire à un autre. Si les voyageurs ont recours aux services de plus d'une entreprise ferroviaire, ils doivent si possible ne pas être comptés plus d'une fois;
- 16) «voyageurs-kilomètre»: unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte;
- 17) «poids»: quantité de marchandises en tonnes (1 000 kilogrammes). Le poids pris en compte comprend, outre le poids des marchandises transportées, le poids des emballages et la tare des conteneurs, caisses mobiles, palettes ou véhicules routiers transportés par chemin de fer dans le cadre d'opérations de transport combiné. Si les marchandises sont transportées en ayant recours au service de plus d'une entreprise ferroviaire, le poids des marchandises doit si possible ne pas être compté plus d'une fois;
- 18) «tonne-km»: unité de mesure du transport de marchandises correspondant au transport d'une tonne (1 000 kilogrammes) de marchandises par rail sur une distance d'un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte;
- 19) «train»: un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices ou une automotrice circulant seule sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal. Une locomotive haut le pied, c'est-à-dire une locomotive circulant seule, n'est pas considérée comme un train;
- 20) «train-km»: unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si elle est disponible; sinon, la distance standard du réseau entre l'origine et la destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte;
- 21) «envoi par train complet»: tout envoi composé d'un ou de plusieurs wagons transporté en même temps par un même expéditeur à partir d'une même gare et acheminé sans changement dans la composition du train à une même gare pour un même destinataire;
- 22) «envoi par wagon complet»: tout envoi de marchandises pour lequel l'usage exclusif d'un wagon est exigé, que la capacité de charge totale du wagon soit utilisée ou non;
- 23) «TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*: équivalent 20 pieds)»: unité standard basée sur un conteneur ISO d'une longueur de 20 pieds (6,10 mètres), utilisée comme mesure statistique des flux ou capacités de trafic. Un conteneur standard ISO série 1 de 40 pieds correspond à 2 TEU. Des caisses mobiles (*swap bodies*) de moins de 20 pieds correspondent à 0,75 TEU, de 20 pieds à 40 pieds à 1,5 TEU et de plus de 40 pieds à 2,25 TEU.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 en ce qui concerne la modification du présent article aux fins d'adapter les définitions techniques énoncées au paragraphe 1, points 8), 9), 10), 21), 22) et 23), du présent article, et d'ajouter de nouvelles définitions techniques, lorsque cela est nécessaire à la prise en compte de nouvelles évolutions qui exigent de définir un certain niveau de détail technique pour assurer l'harmonisation des statistiques.

Lorsqu'elle exerce cette compétence, la Commission veille à ce que les actes délégués ne fassent pas peser une charge supplémentaire importante sur les États membres ou les répondants. En outre, la Commission motive dûment les mesures statistiques prévues dans ces actes délégués en recourant, le cas échéant, à une analyse du rapport coût-efficacité, y compris par une évaluation de la charge pesant sur les répondants et des coûts de production, ainsi que le prévoit l'article 14, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 223/2009.

*Article 4***Collecte des données**

1. Les statistiques devant être collectées sont définies dans les annexes du présent règlement. Elles couvrent les types de données suivants:

- a) statistiques annuelles sur le transport de marchandises — déclaration détaillée (annexe I);
- b) statistiques annuelles sur le transport de voyageurs — déclaration détaillée (annexe II);
- c) statistiques trimestrielles sur le transport de marchandises et de voyageurs (annexe III);
- d) statistiques régionales sur le transport de marchandises et de voyageurs (annexe IV);
- e) statistiques sur les flux de transport sur le réseau ferroviaire (annexe V).

2. Dans le cadre des annexes I et II, les États membres déclarent des données pour les entreprises:

- a) dont le volume total de transport de marchandises est au moins égal à 200 000 000 de tonnes-km ou à 500 000 tonnes;
- b) dont le volume total de transport de voyageurs est au moins égal à 100 000 000 de voyageurs-kilomètres.

La déclaration dans le cadre des annexes I et II est facultative en ce qui concerne les entreprises se situant au-dessous des seuils visés aux points a) et b).

3. Les États membres fournissent, dans le cadre de l'annexe VIII, les données totales pour les entreprises se situant au-dessous des seuils indiqués au paragraphe 2 si, comme cela est mentionné à l'annexe VIII, ces données ne sont pas déclarées dans le cadre des annexes I et II.

4. Aux fins du présent règlement, les marchandises sont classées conformément à l'annexe VI. Les marchandises dangereuses sont, en outre, classées conformément à l'annexe VII.

*Article 5***Sources des données**

1. Les États membres désignent une organisation publique ou privée pour participer à la collecte des données exigées conformément au présent règlement.

2. Les données nécessaires peuvent être obtenues à l'aide de toute combinaison des sources suivantes:

- a) enquêtes obligatoires;
- b) données administratives, y compris les données collectées par des instances de réglementation, et notamment la lettre de voiture ferroviaire, si celle-ci est disponible;
- c) procédures d'estimation statistique;
- d) données fournies par des organisations professionnelles du secteur ferroviaire;
- e) études ad hoc.

3. Les autorités nationales prennent les mesures nécessaires pour coordonner les sources de données utilisées et pour assurer la qualité des statistiques transmises à Eurostat.

*Article 6***Transmission des statistiques à Eurostat**

1. Les États membres transmettent à Eurostat les statistiques visées à l'article 4.

2. La Commission adopte des actes d'exécution fixant les modalités de transmission des statistiques visées à l'article 4. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

*Article 7***Diffusion**

1. Les statistiques fondées sur les données mentionnées dans les annexes I à V et VIII sont diffusées par la Commission (Eurostat).
2. La Commission adopte des actes d'exécution définissant les modalités de diffusion des résultats. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

*Article 8***Qualité des statistiques**

1. En vue d'aider les États membres à maintenir la qualité des statistiques dans le domaine des transports ferroviaires, Eurostat élabore et publie des recommandations méthodologiques. Celles-ci tiennent compte des meilleures pratiques des autorités nationales, des entreprises ferroviaires et des organisations professionnelles du secteur ferroviaire.
2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la qualité des données transmises.
3. La qualité des données statistiques fait l'objet d'une évaluation effectuée par Eurostat. À cette fin, les États membres fournissent, à la demande d'Eurostat, des informations sur les méthodes utilisées pour produire les statistiques.
4. Aux fins du présent règlement, les critères de qualité applicables aux données à transmettre sont ceux indiqués à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 223/2009.
5. La Commission adopte des actes d'exécution précisant les modalités, la structure, la périodicité et les éléments de comparabilité des rapports types sur la qualité. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

*Article 9***Rapports sur la mise en œuvre**

Au plus tard le 31 décembre 2020 et tous les quatre ans par la suite, la Commission, après consultation du comité du système statistique européen, soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et sur les évolutions futures.

Dans ce rapport, la Commission prend en compte les informations pertinentes fournies par les États membres sur la qualité des données transmises, les méthodes de collecte de données utilisées et les informations sur les améliorations possibles et sur les besoins des utilisateurs.

En particulier, ce rapport:

- a) évalue les avantages apportés par les statistiques produites à l'Union, aux États membres ainsi qu'aux fournisseurs et aux utilisateurs des informations statistiques, par rapport aux coûts qu'elles engendrent;
- b) évalue la qualité des données transmises, les méthodes de collecte de données utilisées et la qualité des statistiques produites.

*Article 10***Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 13 décembre 2016. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 11

Comité

1. La Commission est assistée par le comité du système statistique européen institué par le règlement (CE) n° 223/2009. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 12

Abrogation

Le règlement (CE) n° 91/2003 est abrogé.

Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X.

Article 13

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 18 avril 2018.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

La présidente

L. PAVLOVA

ANNEXE I

STATISTIQUES ANNUELLES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES — DÉCLARATION DÉTAILLÉE	
Liste des variables et unités de mesure	Marchandises transportées en: — tonnes — tonnes-km Mouvements de trains de marchandise en: — trains-km Nombre d'unités de transport intermodal transportées en: — nombre — TEU (équivalent-vingt pieds) (pour les conteneurs et les caisses mobiles)
Période de référence	Une année
Fréquence	Chaque année
Liste des tableaux et ventilation par tableau	Tableau I1: marchandises transportées, par type de transport Tableau I2: marchandises transportées, par type de marchandise (annexe VI) Tableau I3: marchandises transportées (pour le transport international et de transit) par pays de chargement et pays de déchargement Tableau I4: marchandises transportées, par catégorie de marchandises dangereuses (annexe VII) Tableau I5: marchandises transportées, par type d'envoi (facultatif) Tableau I6: marchandises transportées en unités de transport intermodal, par type de transport et par type d'unité de transport Tableau I7: nombre d'unités de transport intermodal chargées transportées, par type de transport et par type d'unité de transport Tableau I8: nombre d'unités de transport intermodal vides transportées, par type de transport et par type d'unité de transport Tableau I9: mouvements des trains de marchandises
Délai pour la transmission des données	Cinq mois après la fin de la période de référence
Première période de référence pour les tableaux I1, I2 et I3	2003
Première période de référence pour les tableaux I4, I5, I6, I7, I8 et I9	2004
Remarques	1. Les types de transport sont ventilés comme suit: — national — international-entrant — international-sortant — transit 2. Les types d'envoi peuvent être ventilés comme suit: — envois par train complet — envois par wagon complet — autres

STATISTIQUES ANNUELLES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES — DÉCLARATION DÉTAILLÉE

	<p>3. Les types d'unité de transport sont ventilés comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none">— conteneurs et caisses mobiles— semi-remorques (non accompagnés)— véhicules routiers (accompagnés) <p>4. Pour le tableau I3, Eurostat et les États membres peuvent adopter des dispositions destinées à faciliter la consolidation des données provenant d'entreprises d'autres États membres, afin de garantir la cohérence de ces données.</p> <p>5. Pour le tableau I4, les États membres indiquent quelles catégories de transport, le cas échéant, ne sont pas couvertes par les données.</p> <p>6. Pour les tableaux I2 à I8, lorsque des informations complètes sur le transport de transit ne sont pas disponibles, les États membres communiquent toutes les données disponibles.</p>
--	--

ANNEXE II

STATISTIQUES ANNUELLES SUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS — DÉCLARATION DÉTAILLÉE	
Liste des variables et unités de mesure	Voyageurs transportés en: — nombre de voyageurs — voyageurs-kilomètres Mouvements de trains de voyageurs en: — trains-km
Période de référence	Une année
Fréquence	Chaque année
Liste des tableaux et ventilation par tableau	Tableau II1: voyageurs transportés, par type de transport Tableau II2: voyageurs internationaux transportés, par pays d'embarquement et par pays de débarquement Tableau II3: mouvements des trains de voyageurs
Délai pour la transmission des données	Huit mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2016
Remarques	1. Les types de transport sont ventilés comme suit: — national, — international. 2. Pour les tableaux II1 et II2, les États membres déclarent des données qui contiennent également des informations sur les billets vendus à l'extérieur du pays déclarant. Ces informations peuvent être obtenues soit directement auprès des autorités nationales d'autres pays, soit via des mécanismes internationaux de compensation des billets.

ANNEXE III

STATISTIQUES TRIMESTRIELLES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS	
Liste des variables et unités de mesure	Marchandises transportées en: — tonnes — tonnes-km Voyageurs transportés en: — nombre de voyageurs — voyageurs-kilomètres
Période de référence	Un trimestre
Fréquence	Chaque trimestre
Liste des tableaux et ventilation par tableau	Tableau III1: marchandises transportées Tableau III2: voyageurs transportés
Délai pour la transmission des données	Trois mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	Premier trimestre de 2004
Remarques	1. Les tableaux III1 et III2 peuvent être établis sur la base de données provisoires, y compris des estimations. Pour le tableau III2, les États membres peuvent déclarer des données basées sur les billets vendus à l'intérieur du pays déclarant ou toute autre source disponible. 2. Ces statistiques sont transmises pour les entreprises couvertes par les annexes I et II.

ANNEXE IV

STATISTIQUES RÉGIONALES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS	
Liste des variables et unités de mesure	<p>Marchandises transportées en: — tonnes</p> <p>Voyageurs transportés en: — nombre de voyageurs</p>
Période de référence	Une année
Fréquence	Tous les cinq ans
Liste des tableaux et ventilation par tableau	<p>Tableau IV1: transport national de marchandises par région de chargement et de déchargement (NUTS 2)</p> <p>Tableau IV2: transport international de marchandises par région de chargement et de déchargement (NUTS 2)</p> <p>Tableau IV3: transport national de voyageurs par région d'embarquement et de débarquement (NUTS 2)</p> <p>Tableau IV4: transport international de voyageurs par région d'embarquement et de débarquement (NUTS 2)</p>
Délai pour la transmission des données	Douze mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2005
Remarques	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lorsque le lieu de chargement ou de déchargement (tableaux IV1, IV2) ou le lieu d'embarquement ou de débarquement (tableaux IV3, IV4) est situé en dehors de l'Espace économique européen, les États membres déclarent uniquement le pays. 2. Afin d'aider les États membres à élaborer ces tableaux, Eurostat leur fournit une liste de codes de gare de l'UIC avec les codes NUTS correspondants. 3. Pour les tableaux IV3 et IV4, les États membres peuvent déclarer des données basées sur les billets vendus ou toute autre source disponible. 4. Ces statistiques sont transmises pour les entreprises couvertes par les annexes I et II.

ANNEXE V

STATISTIQUES SUR LES FLUX DE TRANSPORT SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE	
Liste des variables et unités de mesure	Transport de marchandises: — nombre de trains Transport de voyageurs: — nombre de trains Autres (services, etc.) (facultatif): — nombre de trains
Période de référence	Une année
Fréquence	Tous les cinq ans
Liste des tableaux et ventilation par tableau	Tableau V1: transport de marchandises, par segment de réseau Tableau V2: transport de voyageurs, par segment de réseau Tableau V3: autres (services, etc.), par segment de réseau (facultatif)
Délai pour la transmission des données	Dix-huit mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2005
Remarques	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les États membres définissent une série de segments de réseau incluant au moins le réseau transeuropéen (RTE) ferroviaire situé sur leur territoire national. Ils transmettent à Eurostat: <ul style="list-style-type: none"> — les coordonnées géographiques et autres données nécessaires pour identifier et représenter sur une carte chaque segment de réseau ainsi que les liens entre les segments, — des informations sur les caractéristiques (y compris la capacité) des trains circulant sur chaque segment de réseau. 2. Chaque segment de réseau faisant partie du RTE ferroviaire est identifié à l'aide d'un attribut supplémentaire dans le fichier des données, afin de pouvoir quantifier le transport sur ledit réseau.

ANNEXE VI

NST 2007

Division	Description
01	Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt; poissons et autres produits de pêche
02	Houille et lignite; pétrole brut et gaz naturel
03	Minerais métalliques et autres produits d'extraction; tourbe; minerais d'uranium et thorium
04	Produits alimentaires, boissons et tabac
05	Textiles et produits textiles; cuir et articles en cuir
06	Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles); vannerie et sparterie, pâte à papier, papier et articles en papier, produits imprimés ou supports enregistrés
07	Coke et produits pétroliers raffinés
08	Produits chimiques et fibres synthétiques, produits en caoutchouc ou en plastique; produits des industries nucléaires
09	Autres produits minéraux non métalliques
10	Métaux de base, produits du travail des métaux, sauf machines et matériels
11	Machines et matériel n.c.a., machines de bureau et matériel informatique; machines et appareils électriques, n.c.a.; équipements de radio, de télévision et de communication; instruments médicaux, de précision et d'optique; montres, pendules et horloges
12	Matériel de transport
13	Meubles et autres articles manufacturés n.c.a.
14	Matières premières secondaires; déchets de voirie et autres déchets
15	Courrier, colis
16	Équipement et matériels utilisés dans le transport de marchandises
17	Marchandises transportées dans le cadre de déménagements (biens d'équipement ménager et mobilier de bureau), bagages transportés séparément des passagers; véhicules automobiles transportés pour réparation; autres biens non marchands n.c.a.
18	Marchandises groupées: mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble
19	Marchandises non identifiables; marchandises qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent pas être identifiées et ne peuvent donc pas être classées dans l'un des groupes 01 à 16
20	Autres marchandises, n.c.a.

ANNEXE VII

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Matières et objets explosibles
2. Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
3. Matières liquides inflammables
- 4.1. Matières solides inflammables
- 4.2. Matières sujettes à l'inflammation spontanée
- 4.3. Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
- 5.1. Matières comburantes
- 5.2. Peroxydes organiques
- 6.1. Matières toxiques
- 6.2. Matières infectieuses
7. Matières radioactives
8. Matières corrosives
9. Matières et objets dangereux divers

Remarque:

Ces catégories correspondent aux catégories définies dans le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, communément appelé le RID, adopté au titre de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

ANNEXE VIII

Tableau VIII.1

NIVEAU D'ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	
Liste des variables et unités de mesure	Marchandises transportées en: — nombre total de tonnes — nombre total de tonnes-km Mouvements de trains de marchandises en: — nombre total de trains-km
Période de référence	Une année
Fréquence	Chaque année
Délai pour la transmission des données	Cinq mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2017
Remarques	Uniquement pour les entreprises dont le volume total de transport de marchandises est inférieur à 200 000 000 de tonnes-km et à 500 000 tonnes et qui ne déclarent pas de données dans le cadre de l'annexe I (déclaration détaillée).

Tableau VIII.2

NIVEAU D'ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	
Liste des variables et unités de mesure	Voyageurs transportés en: — nombre total de voyageurs — nombre total de voyageurs-kilomètres Mouvements de trains de voyageurs en: — nombre total de trains-km
Période de référence	Une année
Fréquence	Chaque année
Délai pour la transmission des données	Huit mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2017
Remarques	Uniquement pour les entreprises dont le volume total de transport de voyageurs est inférieur à 100 000 000 de voyageurs-kilomètres et qui ne déclarent pas de données dans le cadre de l'annexe II (déclaration détaillée).

ANNEXE IX

RÈGLEMENT ABROGÉ AVEC LA LISTE DE SES MODIFICATIONS SUCCESSIVES

Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil
(JO L 14 du 21.1.2003, p. 1)

Règlement (CE) n° 1192/2003 de la Commission
(JO L 167 du 4.7.2003, p. 13)

Règlement (CE) n° 1304/2007 de la Commission
(JO L 290 du 8.11.2007, p. 14)

Uniquement l'article 3

Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil
(JO L 87 du 31.3.2009, p. 109)

Uniquement le point 4.4 de l'annexe

Règlement (UE) 2016/2032 du Parlement européen et du Conseil
(JO L 317 du 23.11.2016, p. 105)

ANNEXE X

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) n° 91/2003	Présent règlement
Articles 1 ^{er} , 2 et 3	Articles 1 ^{er} , 2 et 3
Article 4, paragraphe 1, phrase introductive	Article 4, paragraphe 1, phrase introductive
Article 4, paragraphe 1, point a)	Article 4, paragraphe 1, point a)
Article 4, paragraphe 1, point c)	Article 4, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 1, point e)	Article 4, paragraphe 1, point c)
Article 4, paragraphe 1, point f)	Article 4, paragraphe 1, point d)
Article 4, paragraphe 1, point g)	Article 4, paragraphe 1, point e)
Article 4, paragraphes 2, 3 et 4	Article 4, paragraphes 2, 3 et 4
Article 4, paragraphe 5	—
Articles 5, 6 et 7	Articles 5, 6 et 7
Article 8, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 1 bis	Article 8, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 4
Article 8, paragraphe 4	Article 8, paragraphe 5
Articles 9, 10 et 11	Articles 9, 10 et 11
—	Article 12
Article 13	Article 13
Annexe A	Annexe I
Annexe C	Annexe II
Annexe E	Annexe III
Annexe F	Annexe IV
Annexe G	Annexe V
Annexe J	Annexe VI
Annexe K	Annexe VII
Annexe L	Annexe VIII
—	Annexe IX
—	Annexe X

RÈGLEMENT (UE) 2018/644 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 18 avril 2018

relatif aux services de livraison transfrontière de colis

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Les tarifs applicables aux colis et autres envois postaux transfrontières d'expéditeurs de petits volumes, notamment aux petites et moyennes entreprises (PME) et aux particuliers, demeurent relativement élevés. Cette situation a une incidence négative directe sur les utilisateurs à la recherche de services de livraison transfrontière de colis, en particulier dans le contexte du commerce électronique.
- (2) L'article 14 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne souligne la place qu'occupent les services d'intérêt économique général, comme les services postaux, dans les valeurs partagées de l'Union, ainsi que leur rôle dans la promotion de la cohésion sociale et territoriale. Il précise qu'il convient de veiller à ce que ces services fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions.
- (3) Le protocole n° 26 sur les services d'intérêt général, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, souligne en outre que les valeurs communes de l'Union concernant les services d'intérêt économique général au sens de l'article 14 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne comprennent les disparités qui peuvent exister au niveau des besoins et des préférences des utilisateurs en raison de situations géographiques, sociales ou culturelles différentes, ainsi qu'un niveau élevé de qualité, de sécurité et quant au caractère abordable, l'égalité de traitement et la promotion de l'accès universel et des droits des utilisateurs.
- (4) L'article 169, paragraphe 1 et paragraphe 2, point a), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne prévoit que l'Union doit contribuer à la réalisation d'un niveau élevé de protection des consommateurs par des mesures adoptées en application de l'article 114 dudit traité.
- (5) Les États membres présentent des différences fondamentales en ce qui concerne les compétences conférées aux autorités réglementaires nationales en matière de surveillance du marché et de surveillance réglementaire des prestataires de services de livraison de colis. Certaines autorités peuvent, par exemple, exiger avec succès des prestataires qu'ils fournissent des informations adéquates sur les prix. L'existence de telles différences est confirmée dans un avis conjoint de l'Organe des régulateurs européens des communications électroniques et du groupe des régulateurs européens dans le domaine des services postaux, qui conclut que les autorités réglementaires nationales doivent disposer de pouvoirs réglementaires appropriés pour intervenir et qu'elles ne semblent pas en être dotées dans tous les États membres. Ces différences engendrent une charge administrative supplémentaire et des coûts de mise en conformité pour les prestataires de services de livraison transfrontière de colis. Ces différences constituent par conséquent un obstacle à la prestation de services de livraison transfrontière de colis et ont donc une incidence directe sur le fonctionnement du marché intérieur.
- (6) Compte tenu du caractère international du secteur postal et des colis, le développement de normes techniques européennes et internationales est important pour le bénéfice des utilisateurs et de l'environnement, et afin de multiplier les débouchés commerciaux pour les entreprises. En outre, les utilisateurs font souvent part de

⁽¹⁾ JO C 34 du 2.2.2017, p. 106.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2018.

problèmes concernant la qualité du service lors de l'envoi, de la réception ou du retour de colis faisant l'objet d'une livraison transfrontière. De nouvelles améliorations des normes de qualité du service et de l'interopérabilité des livraisons transfrontières de colis sont donc également nécessaires. Elles devraient être considérées en priorité conformément à la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, par l'intermédiaire du Comité européen de normalisation (CEN) et par d'autres moyens. Il convient également de continuer à progresser afin de rendre les services plus efficaces, en tenant compte en particulier des intérêts des utilisateurs.

- (7) La normalisation des services postaux et l'amélioration de la qualité du service, à l'appui de la directive 97/67/CE, est une priorité stratégique de l'Union qu'il convient de poursuivre. La normalisation technique est indispensable pour la promotion de l'interopérabilité entre les réseaux nationaux et pour l'existence d'un service universel efficace. La Commission a adressé en août 2016 au CEN une quatrième demande de normalisation en vue de l'élaboration d'un programme de travail et de la présentation d'un rapport final en août 2020 ⁽²⁾. Ce programme de travail devrait notamment tenir compte des intérêts des utilisateurs, des considérations environnementales et de l'efficacité, et devrait contribuer à promouvoir la création d'un marché unique numérique de l'Union.
- (8) Le marché des services de livraison transfrontière de colis est varié, complexe et concurrentiel: de multiples prestataires proposent des services et des prix différents en fonction du poids, de la taille et du format des colis expédiés ainsi que de la destination, de caractéristiques à valeur ajoutée, comme des systèmes de suivi des envois, et du nombre de colis expédiés. Dans plusieurs États membres, les prestataires du service universel ne sont pas majoritaires sur le marché des services de livraison de colis. Cette diversité rend difficile, pour les consommateurs et les utilisateurs, la comparaison des services de livraison de colis entre différents prestataires, tant sur le plan de la qualité que sur celui du prix, car ils n'ont bien souvent pas connaissance des différentes options proposées pour des services similaires de livraison de colis pour le commerce électronique transfrontière. Il convient de faciliter l'accès, notamment des PME et des particuliers, à ces informations. De plus, les petits et moyens commerces ont identifié des difficultés de livraison constituant un obstacle à la vente transfrontière.
- (9) Afin d'améliorer les services de livraison transfrontière de colis, en particulier pour les particuliers et les micro et petites entreprises, notamment dans des régions éloignées ou à faible densité de population, et pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, il est nécessaire d'améliorer l'accès aux listes de tarifs publiques pour un nombre limité de services de livraison transfrontière de colis et d'accroître la transparence de ces listes. Une plus grande transparence et une comparabilité plus aisée des tarifs transfrontières dans l'ensemble de l'Union devraient favoriser la réduction des écarts tarifaires déraisonnables, notamment, le cas échéant, des écarts injustifiés entre les tarifs nationaux et transfrontières.
- (10) Le colis unitaire fait partie du service universel dans chaque État membre et représente également le service le plus fréquemment utilisé par les particuliers et les petites entreprises. En vue d'assurer le développement futur du commerce électronique, il est nécessaire d'améliorer la transparence et le caractère abordable des tarifs unitaires.
- (11) De nombreuses entreprises qui vendent, vendaient ou ont essayé de vendre en ligne estiment que les frais de livraison élevés et les coûts importants liés aux procédures de réclamation et aux garanties sont problématiques. Il est nécessaire de prendre des mesures supplémentaires afin qu'en particulier les PME et les particuliers dans les régions éloignées bénéficient pleinement et en continu de services de livraison transfrontière de colis accessibles et à des prix raisonnables.
- (12) On entend par «prestataires du service universel» les opérateurs postaux qui fournissent un service postal universel ou une partie de ce service au sein d'un État membre donné. Les prestataires du service universel qui exercent leur activité dans plusieurs États membres ne devraient être répertoriés comme tels que dans l'État membre ou les États membres où ils fournissent un service postal universel.
- (13) Actuellement, les services postaux sont réglementés par la directive 97/67/CE. Celle-ci fixe des règles communes régissant la fourniture de services postaux et le service postal universel au sein de l'Union. Elle se concentre essentiellement, mais pas exclusivement, sur les services universels nationaux et n'aborde pas la surveillance réglementaire des prestataires de services de livraison de colis. Le respect des exigences minimales applicables aux services universels énoncées dans ladite directive est garanti par les autorités réglementaires nationales désignées par les États membres. Par conséquent, le présent règlement complète les règles énoncées dans la directive 97/67/CE, en ce qui concerne les services de livraison transfrontière de colis. Le présent règlement est sans préjudice des droits et des garanties énoncés dans la directive 97/67/CE, notamment la fourniture continue d'un service postal universel aux utilisateurs.

⁽¹⁾ 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 (JO L 15 du 21.1.1998, p. 14).

⁽²⁾ Décision d'exécution de la Commission du 1^{er} août 2016 relative à une demande de normalisation adressée au Comité européen de normalisation en ce qui concerne les services postaux et l'amélioration du service, à l'appui de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997.

- (14) Le présent règlement ne modifie pas la définition d'«envoi postal» énoncée à l'article 2, point 6), de la directive 97/67/CE, ni sa mise en œuvre dans les définitions de droit national.
- (15) Selon les estimations, 80 % des colis adressés qui sont actuellement générés par le commerce électronique pèsent moins de deux kilogrammes et sont souvent traités dans le circuit de la poste aux lettres. Il y a un manque d'informations sur le poids des colis livrés par d'autres moyens. Il importe que ces envois plus légers soient soumis au présent règlement.
- (16) Aux fins de la mise en œuvre du présent règlement, il est essentiel de définir clairement les colis, les services de livraison de colis et les prestataires de services de livraison de colis, et de préciser quels sont les envois postaux visés par ces définitions. Les envois postaux d'une épaisseur supérieure à 20 mm sont présumés contenir des marchandises autres que les envois de correspondance, qu'ils soient ou non traités par le prestataire du service universel. Les envois postaux qui ne consistent qu'en envois de correspondance ne devraient pas relever des services de livraison de colis. Le présent règlement devrait dès lors viser, conformément à la pratique constante, les colis contenant des marchandises, avec ou sans valeur commerciale, pesant jusqu'à 31,5 kg, étant donné que les envois plus lourds ne peuvent être manipulés par un individu moyen seul, sans aide mécanique, et que cette activité relève du secteur du transport de marchandises et de la logistique.
- (17) Les prestataires de services de livraison de colis ayant recours à des modèles commerciaux non conventionnels, par exemple ceux qui font appel à l'économie collaborative ou aux plateformes de commerce électronique, devraient être soumis au présent règlement s'ils assurent au moins une des étapes de la chaîne postale de livraison. La levée, le tri et la distribution, y compris les services d'enlèvement, devraient être considérés comme des services de livraison de colis, notamment lorsqu'ils sont assurés par des coursiers et des services de livraison express, ainsi que par des services de groupage, comme cela se pratique actuellement. Il convient d'exclure du champ des services de livraison de colis les services limités à l'acheminement, sans lien avec l'une de ces étapes, y compris lorsqu'ils sont effectués par des sous-traitants, que ce soit ou non dans le cadre de modèles commerciaux non conventionnels, puisqu'il convient dans ce cas de considérer que cette activité relève du secteur du transport, à moins que l'entreprise concernée ou l'une de ses filiales ou entreprises liées ne relève autrement du champ d'application du présent règlement.
- (18) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux entreprises établies dans un seul État membre et qui disposent de réseaux de livraison internes nationaux uniquement pour exécuter des commandes de marchandises qu'elles ont elles-mêmes vendues dans le cadre d'un contrat de vente au sens de l'article 2, point 5), de la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾. Les entreprises qui ont également recours à des réseaux de livraison internes nationaux pour livrer des marchandises vendues par des tiers devraient être soumises au présent règlement.
- (19) Il convient de préciser les informations confidentielles minimales qui devraient être transmises aux autorités réglementaires nationales et les procédures que ces autorités appliquent pour garantir le respect de la nature commerciale des opérateurs nationaux, et de prévoir des canaux sécurisés pour la communication de ces informations.
- (20) Il est nécessaire que les autorités réglementaires nationales aient connaissance, et disposent d'informations à des fins statistiques, sur les prestataires de services de livraison de colis actifs sur le marché sur la base des procédures d'autorisation appropriées ou d'autres exigences juridiques. Étant donné qu'il s'agit d'un secteur à forte intensité de main-d'œuvre et afin de limiter la charge administrative pour les petits prestataires de services de livraison de colis qui n'exercent leur activité que sur un marché national ou régional, il convient d'appliquer un seuil inférieur à 50 personnes basé sur le nombre de personnes ayant travaillé pour le prestataire de services au cours de l'année civile précédente et ayant été impliquées dans la fourniture de services de livraison de colis dans l'État membre dans lequel le prestataire est établi, sauf si celui-ci est établi dans plusieurs États membres. Ce seuil est conforme à la recommandation 2003/361/CE de la Commission ⁽²⁾, tient compte de la nature de ce secteur à forte intensité de main-d'œuvre et couvre la plus grande partie du marché des services de livraison de colis, en particulier dans les pays ayant de faibles volumes de flux de colis. Ce seuil devrait, notamment, inclure les personnes impliquées dans la prestation de services de livraison de colis, telles que les employés à temps plein, à temps partiel, les personnes travaillant sous statut temporaire et les indépendants qui travaillent pour le prestataire de services de livraison de colis. La répartition indiquant le nombre de personnes par statut professionnel devrait être conforme au droit national des États membres concernés. Dans certains cas, en tenant compte des particularités de l'État membre concerné, l'autorité réglementaire nationale devrait pouvoir abaisser le seuil à 25 personnes ou

⁽¹⁾ Directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 304 du 22.11.2011, p. 64).

⁽²⁾ Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36).

demander au prestataire de services de livraison transfrontière de colis d'inclure dans le seuil les employés à temps plein, à temps partiel, les personnes travaillant sous statut temporaire et les indépendants qui travaillent pour ses sous-traitants, afin d'accroître la transparence des tarifs transfrontières et de l'ensemble du marché.

- (21) Toute communication à l'autorité réglementaire nationale d'information sur le nombre de personnes travaillant pour le prestataire de services de livraison de colis devrait être en conformité avec les pratiques établies de déclaration des entreprises en matière d'information statistique, ce qui est important afin de garantir la comparabilité des données, tout en conservant une charge administrative minimale pour les prestataires.
- (22) Le lieu d'établissement d'un prestataire doit être déterminé en conformité avec la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne. Lorsqu'un prestataire a plusieurs lieux d'établissement, il importe de déterminer celui à partir duquel le service concerné est fourni.
- (23) Lors de la communication d'informations à l'autorité réglementaire nationale, il convient de mentionner, au titre des caractéristiques des services de livraison de colis, les étapes de la chaîne postale de livraison (levée, tri, acheminement et distribution) accomplies par le prestataire concerné, si le service s'inscrit ou non dans le cadre de l'obligation de service universel, le champ d'application territorial du service (régional, national, transfrontière) et si une valeur ajoutée est apportée.
- (24) La liste des envois postaux soumis aux mesures en matière de transparence des tarifs devrait être limitée afin de favoriser la comparabilité et de réduire au maximum la charge administrative imposée aux prestataires de services de livraison transfrontière de colis et aux autorités réglementaires nationales. Les services d'envoi standard ou recommandé devraient y figurer, étant donné qu'ils sont à la base de l'obligation de service universel, ainsi qu'en raison de l'importance de la fonctionnalité de suivi et de localisation pour le commerce électronique, les tarifs pour les colis avec suivi et localisation et les colis envoyés en recommandé devraient eux aussi figurer dans la liste, qu'ils se rapportent ou non à l'obligation de service universel, afin de garantir la comparabilité au niveau de l'Union dans son ensemble. L'accent devrait être mis sur les colis les plus légers, qui constituent la majorité des envois postaux livrés par des prestataires de services de livraison de colis, ainsi que sur les tarifs pour les envois postaux d'une épaisseur supérieure à 20 mm, qui sont traités comme des lettres. Seuls les tarifs unitaires devraient être pris en considération car ils correspondent aux prix payés par les petits expéditeurs. Les envois postaux concernés devraient être clairement précisés dans une annexe au présent règlement. Le présent règlement ne fait pas obligation aux prestataires de services de livraison transfrontière de colis de proposer tous les envois postaux figurant sur la liste de cette annexe. Afin de garantir l'exactitude des informations tarifaires, celles-ci devraient être communiquées par les prestataires de services de livraison transfrontière de colis eux-mêmes. Ces tarifs devraient être publiés par la Commission sur un site internet dédié, qui soit neutre et à caractère non commercial.
- (25) Lorsque les autorités réglementaires nationales évaluent objectivement les tarifs transfrontières qu'elles jugent nécessaire d'évaluer, il convient qu'elles se fondent sur des éléments tels que les tarifs nationaux et tout autre tarif pertinent applicables aux services de livraison de colis comparables dans l'État membre d'origine et dans l'État membre de destination, l'application d'un tarif uniforme entre deux États membres ou plus, les volumes bilatéraux, les coûts d'acheminement ou de traitement spécifiques, d'autres coûts pertinents et les normes de qualité du service, et, lorsque cela est possible sans engendrer une charge disproportionnée, l'incidence probable des tarifs transfrontières applicables pour les particuliers et les PME, y compris ceux résidant ou celles situées dans des régions éloignées ou à faible densité de population, et pour les utilisateurs individuels en situation de handicap ou à mobilité réduite. À ces éléments communs peuvent s'ajouter d'autres éléments qui présentent un intérêt particulier pour expliquer les tarifs à l'examen, par exemple si les tarifs sont soumis à une réglementation des prix spécifique au titre de la législation nationale ou si des abus de position dominante ont été constatés en vertu de la législation pertinente applicable. De plus, afin d'alléger la charge administrative pesant sur les autorités réglementaires nationales et les prestataires de services de livraison transfrontière de colis soumis à une obligation de service universel, et en conformité avec le principe de proportionnalité, les autorités réglementaires nationales peuvent, lorsqu'elles identifient les tarifs transfrontières qu'il convient d'évaluer, se fonder sur un mécanisme objectif de filtrage antérieur à l'évaluation.
- (26) L'application de tarifs uniformes aux livraisons transfrontières entre deux États membres ou plus pourrait être importante pour protéger la cohésion régionale et sociale. Dans ce contexte, il convient d'examiner la nécessité de promouvoir le commerce électronique et d'offrir de nouvelles perspectives pour les régions éloignées ou à faible densité de population, afin de permettre à ces régions de participer au commerce en ligne, et de développer leur économie.
- (27) Des différences considérables entre les tarifs des services de livraison nationale et transfrontière de colis devraient être justifiées sur la base de critères objectifs, comme des frais d'acheminement ou de traitement spécifiques, ou d'autres coûts pertinents. Aux fins de l'évaluation, il peut s'avérer nécessaire que l'autorité réglementaire nationale rassemble des éléments de preuve. Il convient que ces éléments de preuve, ainsi que toute justification des tarifs à l'examen, soient communiqués à l'autorité réglementaire nationale à sa demande.
- (28) Afin de garantir la transparence dans l'Union, il convient que la Commission publie une version non confidentielle de l'évaluation transmise par chaque autorité réglementaire nationale.

- (29) Afin de limiter la charge administrative, les prestataires de services de livraison de colis, les autorités réglementaires nationales et la Commission devraient transférer les données par voie électronique, et devraient en particulier prévoir l'utilisation des signatures électroniques, conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
- (30) Au regard de l'évolution rapide des services de livraison de colis, il convient que la Commission réévalue l'efficacité et l'efficience du présent règlement, en tenant compte de l'évolution du commerce électronique, et soumette régulièrement un rapport au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport devrait être accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative de réexamen à l'intention du Parlement européen et du Conseil. Ce rapport devrait être élaboré en impliquant tous les acteurs concernés, notamment le comité européen de dialogue social pour le secteur postal.
- (31) La Commission devrait se fonder sur les contributions utiles du groupe des régulateurs européens dans le domaine des services postaux, composé de représentants des autorités réglementaires nationales.
- (32) Afin de garantir l'uniformité des conditions d'application des dispositions du présent règlement, il conviendrait de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour qu'elle établisse un formulaire de présentation des informations que les prestataires de services de livraison de colis doivent communiquer aux autorités réglementaires nationales. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.
- (33) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes consacrés notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et devrait être appliqué conformément à ces droits et principes.
- (34) Le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ et la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ s'appliquent au traitement des données à caractère personnel dans le cadre du présent règlement.
- (35) Les États membres devraient déterminer le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et devraient veiller à ce que ce régime soit appliqué. Lesdites sanctions devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (36) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir les principes réglementaires et les règles nécessaires pour améliorer la surveillance réglementaire, accroître la transparence des tarifs et fixer certains principes favorisant la concurrence dans le domaine des services de livraison transfrontière de colis, avec l'objectif ultime de promouvoir de meilleurs services de livraison transfrontière de colis pour les utilisateurs et, ce faisant, d'accroître la confiance des consommateurs dans le commerce électronique transfrontière, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et objectifs

Le présent règlement énonce des dispositions particulières pour améliorer les services de livraison transfrontière de colis, en complément de celles énoncées dans la directive 97/67/CE, en ce qui concerne:

- a) la surveillance réglementaire en matière de services de livraison de colis;

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁽³⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽⁴⁾ Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

- b) la transparence des tarifs et l'évaluation des tarifs pour certains services de livraison transfrontière de colis afin d'identifier les tarifs déraisonnablement élevés;
- c) les informations fournies aux consommateurs par les professionnels en ce qui concerne les services de livraison transfrontière de colis.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 de la directive 97/67/CE et à l'article 2, points 1), 2) et 5) de la directive 2011/83/UE s'appliquent. En outre, on entend par:

- 1) «colis»: un envoi postal contenant des marchandises, avec ou sans valeur commerciale, autre qu'un envoi de correspondance, d'un poids maximum de 31,5 kg;
- 2) «services de livraison de colis»: les services qui consistent en la levée, le tri, l'acheminement et la distribution de colis;
- 3) «prestataire de services de livraison de colis»: une entreprise qui fournit un ou plusieurs services de livraison de colis, à l'exception des entreprises établies dans un seul État membre et qui ne fournissent que des services de livraison nationale de colis dans le cadre d'un contrat de vente au titre duquel l'entreprise remet les biens faisant l'objet du contrat à l'utilisateur en mains propres;
- 4) «sous-traitant»: une entreprise qui assure la levée, le tri, l'acheminement ou la distribution de colis pour le prestataire de services de livraison de colis.

Article 3

Niveau d'harmonisation

Les exigences fixées dans le présent règlement sont des exigences minimales et n'empêchent pas les États membres d'appliquer ou d'introduire des mesures nécessaires et proportionnées supplémentaires pour améliorer les services de livraison transfrontière de colis, pour autant que ces mesures soient compatibles avec le droit de l'Union.

CHAPITRE II

SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE

Article 4

Communication d'informations

1. Tous les prestataires de services de livraison de colis communiquent les informations suivantes à l'autorité réglementaire nationale de l'État membre dans lequel ils sont établis, sauf si celle-ci a déjà demandé et obtenu ces informations:

- a) leur nom, leurs forme et statut juridiques, leur numéro d'enregistrement dans un registre du commerce ou un registre similaire, leur numéro d'identification TVA, l'adresse de leur établissement et les coordonnées d'une personne de contact;
- b) les caractéristiques et, si possible, une description détaillée des services de livraison de colis qu'ils proposent;
- c) leurs conditions générales pour les services de livraison de colis, y compris les modalités des procédures de réclamation à l'intention des utilisateurs et toute limitation potentielle de responsabilité.

2. Les prestataires de services de livraison de colis informent l'autorité réglementaire nationale de toute modification concernant les informations visées au paragraphe 1 dans un délai de 30 jours.

3. Au plus tard le 30 juin de chaque année civile, tous les prestataires de services de livraison de colis communiquent les informations suivantes à l'autorité réglementaire nationale de l'État membre dans lequel ils sont établis, sauf si celle-ci a déjà demandé et obtenu ces informations:

- a) le chiffre d'affaires annuel dégagé par les services de livraison de colis pour l'année civile précédente dans l'État membre dans lequel ils sont établis, ventilé en services de livraison de colis nationaux et services de livraison transfrontière de colis entrants et sortants;
- b) le nombre de personnes ayant travaillé pour eux au cours de l'année civile précédente et ayant été impliquées dans la fourniture de services de livraison de colis dans l'État membre dans lequel ils sont établis, y compris les ventilations indiquant le nombre de personnes en fonction du statut professionnel, et notamment le nombre de personnes travaillant à temps plein, à temps partiel, les personnes travaillant sous statut temporaire et les personnes travaillant sous statut d'indépendant;

- c) le nombre de colis qui ont été traités au cours de l'année civile précédente dans l'État membre au sein duquel ils sont établis, ventilé en colis nationaux et colis transfrontières entrants et sortants;
 - d) le nom de leurs sous-traitants, ainsi que toute information détenues par les prestataires de services de livraison de colis relative aux caractéristiques des services de livraison de colis assurés par ces sous-traitants;
 - e) le cas échéant, toute liste accessible au public reprenant les tarifs applicables au 1^{er} janvier de chaque année civile pour les services de livraison de colis.
4. Au plus tard le 23 septembre 2018, la Commission adopte un acte d'exécution établissant un formulaire de présentation des informations visées aux paragraphes 1 et 3. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12.
5. Les autorités réglementaires nationales peuvent exiger des informations supplémentaires en sus de celles visées aux paragraphes 1 et 3, pour autant que cela s'avère nécessaire et proportionné.
6. Les paragraphes 1 à 5 ne s'appliquent pas à un prestataire de services de livraison de colis qui avait au cours de l'année civile précédente en moyenne moins de 50 personnes travaillant pour lui et impliquées dans la fourniture de services de livraison de colis dans l'État membre dans lequel ce prestataire est établi, sauf s'il est établi dans plusieurs États membres. Une autorité réglementaire nationale peut inclure dans le seuil de 50 personnes les personnes travaillant pour les sous-traitants du prestataire de services de livraison de colis.
7. Nonobstant le paragraphe 6, une autorité réglementaire nationale peut exiger les informations visées aux paragraphes 1 à 5 de tout prestataire de services de livraison de colis qui a employé en moyenne entre 25 et 49 personnes au cours de l'année civile précédente, lorsque les particularités de l'État membre concerné l'exigent et à condition que cela soit nécessaire et proportionné afin d'assurer le respect du présent règlement.

Article 5

Transparence des tarifs transfrontières

1. Tous les prestataires de services de livraison transfrontière de colis autres que ceux exclus par l'article 4, paragraphes 6 et 7, transmettent à l'autorité réglementaire nationale de l'État membre dans lequel ils sont établis une liste de tarifs publique en vigueur au 1^{er} janvier de chaque année civile pour la livraison d'envois postaux unitaires, autres que les envois de correspondance, relevant des catégories énumérées dans l'annexe. Cette information est fournie au plus tard le 31 janvier de chaque année civile.
2. Les autorités réglementaires nationales transmettent à la Commission, sans délai et au plus tard le 28 février de chaque année civile, les listes de tarifs publiques obtenues en application du paragraphe 1. La Commission les publie sur un site internet dédié au plus tard le 31 mars de chaque année civile, et veille à ce que ce site soit neutre et à caractère non commercial.

Article 6

Évaluation des tarifs transfrontières pour les colis unitaires

1. Sur la base des listes de tarifs publiques obtenues conformément à l'article 5, l'autorité réglementaire nationale recense, pour chacun des envois postaux unitaires énumérés à l'annexe, les tarifs transfrontières du prestataire de services de livraison de colis qui provient de son État membre, qui sont soumis à une obligation de service universel que l'autorité réglementaire nationale considère objectivement nécessaire d'évaluer.
2. L'autorité réglementaire nationale évalue objectivement les tarifs de livraison transfrontière recensés au titre du paragraphe 1, dans le respect des principes énoncés à l'article 12 de la directive 97/67/CE, afin de repérer les tarifs transfrontières qu'elle juge déraisonnablement élevés. Dans cette évaluation, l'autorité réglementaire nationale tient compte en particulier des éléments suivants:
- a) les tarifs nationaux et tout autre tarif pertinent applicables aux services de livraison de colis comparables dans l'État membre d'origine et dans l'État membre de destination;
 - b) l'application d'un tarif uniforme entre deux États membres ou plus;
 - c) les volumes bilatéraux, les coûts d'acheminement ou de traitement spécifiques, d'autres coûts pertinents et les normes de qualité du service;
 - d) l'incidence probable des tarifs transfrontières applicables pour les utilisateurs individuels et les petites et moyennes entreprises, y compris ceux résidant ou celles situées dans des régions éloignées ou à faible densité de population, et pour les utilisateurs individuels en situation de handicap ou à mobilité réduite, lorsque cela est possible sans engendrer une charge disproportionnée.

3. Outre les éléments visés au paragraphe 2, l'autorité réglementaire nationale peut, lorsqu'elle le juge nécessaire, prendre également en considération, notamment, les éléments suivants:

- a) le fait que les tarifs soient ou non soumis à une réglementation tarifaire spécifique en vertu de la législation nationale;
- b) les abus de position dominante sur le marché constatés conformément à la législation pertinente applicable.

4. La Commission définit des orientations sur la méthode à utiliser en ce qui concerne les éléments visés aux paragraphes 2 et 3.

5. Aux fins de l'évaluation visée au paragraphe 2, l'autorité réglementaire nationale réclame, si elle le juge nécessaire, d'autres éléments de preuve en lien avec les tarifs qui sont nécessaires à l'évaluation.

6. Les éléments de preuve visés au paragraphe 5, accompagnés de toute justification des tarifs faisant l'objet de l'évaluation, sont communiqués à l'autorité réglementaire nationale dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande.

7. L'autorité réglementaire nationale présente son évaluation à la Commission au plus tard le 30 juin de l'année civile concernée. Elle lui fournit également une version non confidentielle de cette évaluation.

8. La Commission publie sans délai la version non confidentielle de l'évaluation fournie par les autorités réglementaire nationales, et en tout état de cause dans un délai d'un mois à compter de la réception du document.

Article 7

Information des consommateurs

Pour les contrats qui relèvent du champ d'application de la directive 2011/83/UE, tous les professionnels qui concluent avec des consommateurs des contrats de vente prévoyant l'envoi transfrontière de colis, dans la mesure du possible et s'il y a lieu, mettent à disposition, à l'étape précontractuelle, des informations sur les options de livraison transfrontière liées au contrat de vente spécifique et sur les frais payables par le consommateur pour la livraison transfrontière de colis, ainsi que, le cas échéant, leurs propres politiques en matière de traitement des plaintes.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS FINALES

Article 8

Sanctions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions sont effectives, proportionnées et dissuasives.

2. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard le 23 novembre 2019, le texte des dispositions législatives qu'ils adoptent en vertu du paragraphe 1, de même que, sans retard, de toute modification apportée ultérieurement à ces dispositions.

Article 9

Confidentialité

Les informations commerciales confidentielles qui sont fournies, conformément au présent règlement, aux autorités réglementaires nationales ou à la Commission, sont soumises à des exigences strictes en matière de confidentialité, dans le respect des dispositions applicables du droit de l'Union et du droit national.

Article 10

Application

Sous réserve de dispositions spécifiques du présent règlement, le présent règlement est sans préjudice du droit de l'Union et du droit national, des procédures d'autorisation appropriées qui s'appliquent aux prestataires de services de livraison de colis, de la réglementation sociale et en matière d'emploi et des exigences de communication d'informations aux autorités réglementaires nationales.

*Article 11***Réexamen**

Au plus tard le 23 mai 2020, et ensuite tous les trois ans, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen un rapport d'évaluation sur l'application et la mise en œuvre du présent règlement accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative de révision. Il convient d'impliquer et d'informer l'ensemble des acteurs concernés avant la production dudit rapport.

La Commission évalue à tout le moins:

- a) la contribution du présent règlement à l'amélioration des services de livraison transfrontière de colis, y compris leur caractère abordable pour les PME et les particuliers, spécialement celles situées et ceux résidant dans des régions éloignées ou à faible densité de population, ainsi que l'amélioration éventuelle de la transparence des tarifs transfrontières;
- b) les incidences du présent règlement sur le volume de livraisons transfrontières de colis et sur le commerce électronique transfrontière, y compris les données sur les frais de livraison;
- c) la mesure dans laquelle les autorités réglementaires nationales ont rencontré des difficultés dans l'application du présent règlement, notamment en quantifiant les conséquences administratives;
- d) les avancées réalisées dans d'autres initiatives visant l'achèvement du marché unique des services de livraison de colis, en ce qui concerne notamment les avancées en matière de protection des consommateurs et d'élaboration de normes.

*Article 12***Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par le comité de la directive postale institué par l'article 21 de la directive 97/67/CE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

*Article 13***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 22 mai 2018, à l'exception de l'article 8, qui s'applique à compter du 23 novembre 2019.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 18 avril 2018.

Par le Parlement européen
Le président
 A. TAJANI

Par le Conseil
La présidente
 L. PAVLOVA

ANNEXE

Envois postaux unitaires pour lesquels les tarifs appliqués par les prestataires de services de livraison de colis sont soumis aux mesures en matière de transparence des prix et à l'évaluation prévues aux articles 5 et 6:

- a) une lettre standard de 500 gr (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- b) une lettre standard de 1 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- c) une lettre standard de 2 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- d) une lettre recommandée de 500 gr (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- e) une lettre recommandée de 1 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- f) une lettre recommandée de 2 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- g) une lettre de 500 gr avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- h) une lettre de 1 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- i) une lettre de 2 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- j) un colis standard de 1 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- k) un colis standard de 2 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- l) un colis standard de 5 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- m) un colis de 1 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- n) un colis de 2 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- o) un colis de 5 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union).

Les envois postaux visés aux points a) à o) répondent aux critères suivants:

- a) la taille limite des envois postaux visés aux points a) à i) (courrier) est déterminée selon la règle suivante:

longueur, largeur et épaisseur combinées: 900 mm, la plus grande dimension ne peut dépasser 600 mm et la plus petite dimension ne peut être inférieure à 20 mm;

- b) les colis visés aux points j) à o) ne sont pas d'une taille inférieure à celle prescrite pour ceux visés aux points a) à i).

Éléments à prendre en considération lors de la communication d'informations sur les tarifs pour les points a) à o):

(*) Les tarifs correspondant aux envois postaux sont des tarifs unitaires et ne contiennent aucune réduction spéciale accordée sur la base de volumes ou de tout autre traitement spécial.

(**) La valeur des tarifs communiqués aux autorités réglementaires nationales s'entend hors TVA.

(***) Les prestataires qui proposent plusieurs envois postaux répondant aux critères énoncés ci-dessus doivent mentionner le tarif le plus bas.

(****) Les tarifs ci-dessus correspondent aux envois postaux distribués au domicile ou à une autre adresse du destinataire dans l'État membre de destination, ou à toute autre adresse demandée par le destinataire si le tarif comprend cette option sans frais supplémentaires.

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2018/645 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 avril 2018

modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», la Commission définit un objectif de «sécurité totale» selon lequel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050.
- (2) La Commission, dans sa communication sur les orientations politiques en matière de sécurité routière pour la période 2011-2020 intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», a proposé de diminuer encore de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union d'ici à 2020, à partir de l'année 2010. En vue d'atteindre cet objectif, la Commission a défini sept objectifs stratégiques, dont l'amélioration de l'éducation et la formation des usagers de la route et de la protection des usagers vulnérables de la route.
- (3) Le Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 a approuvé l'objectif contraignant de réduire d'au moins 40 % par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union d'ici 2030. Cet objectif de réduction des émissions favorisera l'accomplissement des objectifs à long terme de l'accord de Paris et tous les secteurs économiques devraient contribuer à la réalisation dudit objectif. Dans le secteur des transports, une approche globale est nécessaire pour encourager la réduction des émissions et l'utilisation efficace des ressources énergétiques. Il convient de progresser vers une mobilité à faible taux d'émissions, notamment à l'aide de la recherche et de la mise en œuvre des avancées technologiques déjà disponibles. Il convient de former adéquatement les conducteurs à la conduite la plus efficace possible.
- (4) Ayant évalué la mise en œuvre de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, la Commission a relevé un certain nombre de lacunes. Les principales lacunes qui ont été relevées sont les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions; le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante; les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la

⁽¹⁾ JO C 288 du 31.8.2017, p. 115.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2018.

⁽³⁾ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre; et les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

- (5) Afin d'améliorer la clarté juridique de la directive 2003/59/CE, il y a lieu de supprimer ou de modifier toutes les références aux actes de l'Union qui ont été abrogés ou remplacés.
- (6) En vue de garantir la sécurité et la cohérence avec d'autres actes de l'Union, il convient d'apporter un certain nombre de modifications aux exemptions prévues par la directive 2003/59/CE, en prenant en considération des exemptions similaires au titre du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Certaines de ces exemptions concernent des situations où la conduite ne constitue pas l'activité principale du conducteur et dans lesquelles exiger des conducteurs de satisfaire aux exigences de la directive 2003/59/CE leur imposerait une charge disproportionnée. Lorsque la conduite occupe moins de 30 % du temps de travail sur un mois glissant, elle est généralement considérée comme ne constituant pas l'activité principale du conducteur.
- (7) Lorsque la conduite est pratiquée peu fréquemment, dans des régions rurales et par des conducteurs aux fins de l'approvisionnement de leur propre entreprise, il convient de prévoir des exemptions, à condition que la sécurité routière reste assurée. La géographie, le climat et la densité de population n'étant pas les mêmes dans les différentes zones rurales de l'Union, il y a lieu de laisser aux États membres le pouvoir discrétionnaire de déterminer si ladite conduite peut être considérée comme étant occasionnelle et si une telle exemption a des incidences sur la sécurité routière: par exemple en fonction du type de route, du volume du trafic ou de la présence d'usagers vulnérables de la route.
- (8) Étant donné que les personnes travaillant dans les secteurs de l'agriculture, l'horticulture, la sylviculture, l'élevage ou la pêche, qui sont exemptées de la présente directive, parcourent, dans l'exercice de leur activité professionnelle, des distances qui varient à travers l'Union, il y a lieu de laisser aux États membres le soin de déterminer, dans leur droit national, les distances maximales autorisées, calculées à partir du lieu d'établissement de l'entreprise à laquelle les exemptions s'appliquent.
- (9) Les conducteurs qui ont été exemptés de la qualification initiale devraient, tout en continuant à bénéficier de ladite exemption, être néanmoins tenus de suivre une formation continue afin de garantir que leurs connaissances dans les matières qui sont essentielles pour leur fonction restent actualisées.
- (10) Les États membres, en coopération avec la Commission, devraient échanger par voie électronique des informations relatives aux certificats d'aptitude professionnelle (CAP). Ils devraient développer la plateforme électronique nécessaire, en tenant compte pour ce faire d'une analyse coûts-avantages réalisée par la Commission, en envisageant notamment la possibilité d'étendre le réseau des permis de conduire de l'Union européenne mis en place au titre de la directive 2006/126/CE. Cela permettra entre autres aux États membres d'accéder facilement aux informations relatives aux formations accomplies, qui ne figurent pas sur le permis de conduire du conducteur. Il est important que les États membres et la Commission s'emploient à développer cette fonctionnalité dans le but de permettre un accès en temps réel lors des contrôles routiers.
- (11) Compte tenu de l'évolution dans le domaine de la formation et de l'éducation, et afin d'accroître la contribution de la directive 2003/59/CE à la sécurité routière et d'améliorer la pertinence de la formation pour les conducteurs, il convient d'accorder une importance plus grande, dans les cours de formation, aux matières liées à la sécurité routière, telles que la perception des dangers; la protection des usagers vulnérables de la route, en particulier les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite; la conduite économe en carburant; les conditions météorologiques extrêmes et les convois exceptionnels. Dans ce contexte, les cours devraient également porter sur les systèmes de transport intelligents et devraient évoluer de manière à suivre le rythme des développements technologiques.
- (12) Les États membres devraient se voir clairement offrir la possibilité d'améliorer et de moderniser les pratiques de formation en utilisant les outils des technologies de l'information et de la communication (TIC), tels que l'apprentissage en ligne et la formation mixte, pour une partie de la formation, tout en garantissant la qualité de la formation. En améliorant et en modernisant les pratiques de formation à l'aide des TIC, il est important de tenir compte du fait que certains sujets spécifiques nécessitent une formation pratique et ne se prêtent pas à l'utilisation de ces outils d'apprentissage: par exemple, le montage de chaînes à neige ou l'arrimage d'un chargement, ou d'autres matières où l'aspect pratique est important. La formation pratique pourrait, mais ne doit pas nécessairement, consister à conduire. Une part importante de la formation requise au titre de la présente directive devrait être effectuée dans un centre de formation agréé.
- (13) Afin de garantir la cohérence entre les différents types de formations requis en vertu du droit de l'Union, les États membres devraient avoir la possibilité de combiner différents types de formations adaptées: par exemple, il devrait leur être possible de combiner une formation au transport des marchandises dangereuses, à la sensibilisation au handicap ou au transport des animaux, avec la formation prévue dans la directive 2003/59/CE.

⁽¹⁾ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).

⁽²⁾ 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 (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

- (14) Afin d'éviter que les divergences entre les pratiques des États membres empêchent la reconnaissance mutuelle et restreignent le droit des conducteurs de suivre la formation continue dans l'État membre où ils travaillent, les autorités des États membres devraient être tenues, si la formation accomplie ne peut être indiquée sur le permis de conduire, de délivrer la carte de qualification d'un conducteur sous la forme prescrite par les modèles normalisés, qui assurera la reconnaissance mutuelle pour chaque conducteur satisfaisant aux exigences de la directive 2003/59/CE.
- (15) L'utilisation de l'attestation de conducteur par les conducteurs de pays tiers comme preuve de leur respect des exigences en matière de formation pourrait représenter un obstacle pour les conducteurs dès lors que l'entreprise de transport restitue l'attestation aux autorités de délivrance, surtout lorsque ces conducteurs désirent occuper un emploi dans un autre État membre. Pour éviter les situations où, en pareil cas, les conducteurs sont contraints de suivre une nouvelle fois leur formation lorsqu'ils acceptent un nouvel emploi, les États membres devraient être encouragés à coopérer et à procéder à un échange d'informations sur les qualifications de conducteur.
- (16) Afin de permettre une transition en douceur, les attestations de conducteur et les cartes de qualification de conducteur valides délivrées conformément aux règles en vigueur avant l'application des dispositions modifiées par la présente directive devraient être reconnues jusqu'à leur date d'expiration. Ces modifications n'invalident pas les formations qui ont été suivies, ni les permis de conduire qui ont été délivrés en vue de certifier ces formations, avant leur entrée en application.
- (17) Pour des raisons de clarté juridique et afin d'assurer l'harmonisation des conditions d'âge minimum aux fins prévues dans la directive 2003/59/CE, la directive 2006/126/CE devrait contenir une dérogation explicite précisant que les permis de conduire peuvent être délivrés aux âges minimums prévus par la directive 2003/59/CE. Cette clarification porte sur l'âge minimum général des conducteurs de certaines catégories de véhicules titulaires du CAP et n'affecte pas les possibilités existantes en vue d'abaisser ces conditions d'âge minimum ou de prévoir des exemptions à l'égard de celles-ci.
- (18) Les modifications apportées à la directive 2006/126/CE devraient être limitées à celles qui sont directement liées à la révision de la directive 2003/59/CE et viser à faciliter l'utilisation des véhicules à carburant de substitution. Il apparaît souhaitable de procéder à une analyse plus approfondie de la mise en œuvre et de l'application de la directive 2006/126/CE, notamment la distinction entre certaines catégories de véhicules, et d'inclure cette analyse dans une prochaine révision de la directive 2006/126/CE.
- (19) Afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air, en facilitant l'utilisation de véhicules à carburant de substitution, les États membres devraient pouvoir autoriser, sur leur territoire, les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B à conduire certains types de véhicules à carburant de substitution dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kilogrammes mais inférieure à 4 250 kilogrammes. Cette possibilité d'excéder 3 500 kilogrammes devrait être conditionnée par le fait que l'excès de masse autorisé soit dû exclusivement à l'excès de masse dû aux systèmes de propulsion alternatifs et devrait être soumise aux limitations et aux conditions visant à éviter les conséquences négatives sur la sécurité routière.
- (20) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'amélioration de la norme applicable dans l'ensemble de l'Union en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut l'être mieux au niveau de l'Union, en raison de la nature transfrontalière des transports routiers et des problèmes que la présente directive est destinée à traiter, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (21) Il y a donc lieu de modifier les directives 2003/59/CE et 2006/126/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 2003/59/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Champ d'application

La présente directive s'applique à l'activité de conduite:

- a) des ressortissants d'un État membre; et

b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie dans un État membre,

ci-après dénommés "conducteurs", effectuant des transports par route à l'intérieur de l'Union, sur des routes ouvertes à l'usage public, au moyen de:

— véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil (*), ou un permis reconnu comme équivalent, est exigé,

— véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE, ou un permis reconnu comme équivalent, est exigé.

Aux fins de la présente directive, les références faites aux catégories de permis de conduire contenant un signe plus ("+") sont à lire selon le tableau de correspondance qui figure à l'annexe III.

(*) Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).»

2) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«Article 2

Exemptions

1. La présente directive ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules:

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h;
- b) affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers, des forces responsables du maintien de l'ordre public et des services de transport d'urgence en ambulance, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services;
- c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- d) pour lesquels un permis de conduire de catégorie D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;
- e) utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire;
- f) utilisés pour des cours et des examens de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), conformément à l'article 6 et à l'article 8, paragraphe 1, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs;
- g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises;
- h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs.

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la présente directive ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou un CAP, conformément à l'article 6 et à l'article 8, paragraphe 1, lorsqu'elles suivent une formation supplémentaire à la conduite dans le cadre d'une formation par le travail, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du CAP ou par un moniteur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

2. La présente directive ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport; et
- c) les États membres estiment que le transport est occasionnel et n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

3. La présente directive ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure à celle fixée dans le droit national à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.»

3) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Formation continue

La formation continue consiste en une formation permettant aux titulaires d'un CAP de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur fonction, en mettant en particulier l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail, et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement.

Cette formation est organisée par un centre de formation agréé, conformément à l'annexe I, section 5. La formation comprend des cours en salle, un volet pratique et, le cas échéant, un volet de formation au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication (TIC) ou de simulateurs haut de gamme. Si un conducteur va travailler dans une autre entreprise, la formation continue déjà effectuée doit être prise en compte.

La formation continue vise à approfondir et réviser certaines des matières de la liste figurant à l'annexe I, section 1. Elle couvre un large éventail de matières et comprend toujours au moins une matière liée à la sécurité routière. Les matières de la formation tiennent compte des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et prennent en considération, dans la mesure du possible, les besoins de formation particuliers du conducteur.»

4) À l'article 9, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, point a), de la présente directive obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 5 de la présente directive dans l'État membre où ils ont leur résidence normale, telle que définie à l'article 12 de la directive 2006/126/CE.»

5) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

Code de l'Union

1. Sur la base du CAP attestant d'une qualification initiale et du CAP attestant d'une formation continue, les autorités compétentes des États membres apposent, en tenant compte de l'article 5, paragraphes 2 et 3, de la présente directive ainsi que de l'article 8 de la présente directive, le code harmonisé "95" de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE, à côté des catégories de permis correspondantes:

— sur le permis de conduire, ou

— sur la carte de qualification de conducteur, établie selon le modèle figurant à l'annexe II de la présente directive.

Si les autorités compétentes de l'État membre où le CAP a été obtenu ne sont pas en mesure d'apposer le code de l'Union sur le permis de conduire, elles délivrent au conducteur une carte de qualification de conducteur.

La carte de qualification de conducteur délivrée par un État membre est mutuellement reconnue. Lors de la délivrance de la carte, les autorités compétentes s'assurent que le permis de conduire est en cours de validité pour la catégorie de véhicule concernée.

2. Le conducteur visé à l'article 1^{er}, point b), qui conduit des véhicules effectuant des transports de marchandises par route est également autorisé à prouver la qualification et la formation prévues par la présente directive au moyen de l'attestation de conducteur prévue par le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil (*), pour autant que celle-ci porte le code "95" de l'Union. Aux fins de la présente directive, l'État membre de délivrance appose le code "95" de l'Union dans la section de l'attestation réservée aux observations si le conducteur concerné a rempli les exigences en matière de qualification et de formation prévues par la présente directive.

3. Les attestations de conducteur qui ne portent pas le code "95" de l'Union et qui ont été délivrées avant le 23 mai 2020 conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 1072/2009, et notamment le paragraphe 7 dudit article, en vue de certifier le respect des exigences de formation au titre de la présente directive, sont acceptées comme preuve de qualification jusqu'à leur date d'expiration.

(*) Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).»

6. L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

Réseau d'exécution

1. Les États membres échangent, à des fins d'exécution, des informations sur les CAP délivrés ou retirés. À cet effet, les États membres, en coopération avec la Commission, développent un réseau électronique ou travaillent à l'extension d'un réseau existant, en tenant compte des résultats de l'évaluation, par la Commission, de la solution présentant le meilleur rapport coût-efficacité.

2. Peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les CAP ainsi que des informations concernant les procédures administratives relatives aux CAP.

3. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées aux seules fins de contrôler le respect de la présente directive, et en particulier des exigences de formation établies dans la présente directive, conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (*).

4. L'accès au réseau est sécurisé. Les États membres ne peuvent accorder l'accès qu'aux autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et du contrôle de conformité à la présente directive.

(*) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).»

7) Les annexes I et II sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

La directive 2006/126/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 4 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

i) au point e), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— l'âge minimum est fixé à 18 ans pour les catégories C1 et C1E;»;

ii) au point g), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— l'âge minimum est fixé à 21 ans pour les catégories C et CE;»;

iii) au point i), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— l'âge minimum est fixé à 21 ans pour les catégories D1 et D1E;»;

iv) au point k), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— l'âge minimum est fixé à 24 ans pour les catégories D et DE;»;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«7. Par dérogation aux âges minimums prévus aux points g), i) et k) du paragraphe 4 du présent article, l'âge minimum requis pour la délivrance d'un permis de conduire des catégories C et CE; D1 et D1E; et D et DE, respectivement, est l'âge minimum requis pour la conduite de ce type de véhicules pour les titulaires d'un CAP fixé respectivement à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), premier alinéa, à l'article 5, paragraphe 3, point a) ii), premier alinéa, ou à l'article 5, paragraphe 3, point b), de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil (*) telle qu'applicable.

Dans les cas où, conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), deuxième alinéa, ou à l'article 5, paragraphe 3, point a) ii), deuxième alinéa, de la directive 2003/59/CE, un État membre autorise la conduite sur son territoire à partir d'un âge inférieur, la validité du permis de conduire est limitée au territoire de l'État membre de délivrance jusqu'à ce que le titulaire du permis ait atteint l'âge minimum applicable visé au premier alinéa du présent paragraphe et soit titulaire du CAP.

(*) Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).»

2) À l'article 6, paragraphe 4, le point suivant est ajouté:

- «c) de véhicules à carburant de substitution visés à l'article 2 de la directive 96/53/CE du Conseil (*), dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg mais n'excède pas 4 250 kg, utilisés pour le transport de marchandises, sans remorque, par des conducteurs titulaires d'un permis de conduire de catégorie B, délivré depuis deux ans au moins, pour autant que l'excès de masse au-delà de 3 500 kg soit dû exclusivement à l'excès de masse du système de propulsion par rapport au système de propulsion d'un véhicule de même dimension équipé d'un moteur à combustion interne traditionnel à allumage commandé ou par compression et à condition que la capacité de charge ne soit pas augmentée par rapport à ce véhicule.

(*) Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).»

3) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Assistance mutuelle

1. Les États membres s'assistent mutuellement dans la mise en œuvre de la présente directive et échangent des informations sur les permis qu'ils ont délivrés, échangés, remplacés, renouvelés ou retirés. Ils utilisent le réseau des permis de conduire de l'Union européenne établi à cet effet, une fois ce réseau opérationnel.
2. Le réseau peut également être utilisé pour l'échange d'information à des fins de contrôle prévues par des actes législatifs de l'Union.
3. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel visées dans la présente directive soient traitées exclusivement aux fins de la mise en œuvre de la présente directive, de la directive 2003/59/CE et de la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil (*). Tout traitement de données à caractère personnel effectué dans le cadre de la présente directive respecte les règlements du Parlement européen et du Conseil (UE) 2016/679 (**) et (CE) n° 45/2001 (***).
4. L'accès au réseau est sécurisé. Les États membres ne peuvent accorder l'accès qu'aux autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et du contrôle de conformité à la présente directive et aux directives 2003/59/CE et (UE) 2015/413.

(*) Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).

(**) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

(***) Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).»

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 23 mai 2020, à l'exception des dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1^{er}, point 6), de la présente directive, qui entrent en vigueur au plus tard le 23 mai 2021. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

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

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 18 avril 2018.

Par le Parlement européen
Le président
A. TAJANI

Par le Conseil
La présidente
L. PAVLOVA

ANNEXE

Les annexes de la directive 2003/59/CE sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) la section 1 est modifiée comme suit:

i) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le niveau minimal de qualification est comparable au moins au niveau 2 du cadre européen des certifications défini à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 (*).

(*) Recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (JO C 111 du 6.5.2008, p. 1).»

ii) le point 1.2 est remplacé par le texte suivant:

«1.2. Objectif: connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements:

limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance, utilisation de dispositifs électroniques et mécaniques tels que le programme électronique de stabilité (ESP), les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), le système de freinage antiblocage (ABS), les systèmes de contrôle de traction (TCS) et les systèmes de surveillance des véhicules (IVMS) et d'autres dispositifs d'aide à la conduite ou d'automation dont l'utilisation a été approuvée.»

iii) le point 1.3 est remplacé par le texte suivant:

«1.3. Objectif: pouvoir optimiser la consommation de carburant:

optimisation de la consommation de carburant par l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2, importance d'anticiper les flux de trafic, distance appropriée par rapport aux autres véhicules et utilisation de l'élan du véhicule, vitesse constante, conduite fluide et pression appropriée des pneumatiques, ainsi que connaissance des systèmes de transport intelligents qui améliorent l'efficacité de la conduite et aident à planifier les itinéraires.»

iv) le point suivant est inséré avant le titre «Licences C, C + E, C1, C1 + E»:

«1.3 bis. Objectif: pouvoir anticiper les risques de trafic, les évaluer et s'y adapter:

avoir conscience des différences concernant les routes, la circulation et les conditions météorologiques et s'y adapter, anticiper les événements à venir; comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles; être familiarisé avec l'utilisation de l'équipement de sécurité adéquat et comprendre quand un trajet doit être reporté ou annulé en raison de conditions météorologiques extrêmes; s'adapter aux risques de trafic, y compris aux comportements dangereux ou à la distraction au volant (causée par l'utilisation d'appareils électroniques, la consommation de nourriture ou de boisson, etc.); reconnaître les situations dangereuses et s'y adapter, et être capable de gérer le stress qui en découle, notamment en ce qui concerne la taille et le poids des véhicules et les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés;

identifier les situations potentiellement dangereuses et interpréter correctement comment celles-ci pourraient déboucher sur des situations dans lesquelles il ne serait plus possible d'éviter les accidents, et choisir et effectuer des actions qui augmentent suffisamment les marges de sécurité pour être encore en mesure d'éviter l'accident au cas où les dangers potentiels se produiraient.»

v) le point 1.4 est remplacé par le texte suivant:

«1.4. Objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule:

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, utilisation des systèmes de transmission automatique, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume total, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge;

principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calage et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage.»

vi) le point 1.5 est remplacé par le texte suivant:

«1.5. Objectif: pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers:

étalonnage des mouvements longitudinaux et latéraux, partage des voiries, placement sur la chaussée, souplesse de freinage, travail du porte-à-faux, utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées), gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions en tant que conducteur, interaction avec les passagers, les caractéristiques spécifiques du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants).»

vii) le point 1.6 est remplacé par le texte suivant:

«1.6. Objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule:

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, utilisation des systèmes de transmission automatique, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité.»

viii) le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1. Objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation:

durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 561/2006 (*) et (UE) n° 165/2014 (**); sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du tachygraphe; connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.

(*) 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 (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

(**) 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 (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).»

ix) le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2. Objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises:

titres d'exploitation transport, documents à transporter dans le véhicule, interdiction d'utiliser certaines routes, péages routiers, obligations résultant des contrats types de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations résultant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, rédaction de la lettre de voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise.»

x) le point 3.7 est remplacé par le texte suivant:

«3.7. Objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché:

transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, marchandises dangereuses, transport d'animaux, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, rail-route, sous-traitance, etc.).»

xi) le point 3.8 est remplacé par le texte suivant:

«3.8. Objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché:

transports routiers de voyageurs par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, sensibilisation au handicap, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.»

b) la section 2 est modifiée comme suit:

i) le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1. Option combinant la fréquentation d'un cours et un examen

La qualification initiale doit comporter l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1. La durée de cette qualification initiale est de deux cent quatre-vingts heures.

Chaque candidat conducteur doit effectuer au moins vingt heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen tels que fixés par la directive 2006/126/CE.

Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque candidat conducteur peut effectuer au maximum huit des vingt heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.

Les États membres peuvent autoriser qu'une partie de la formation soit dispensée par le centre de formation agréé au moyen d'outils des TIC, tels que l'apprentissage en ligne, tout en veillant à maintenir la grande qualité et l'efficacité de la formation et en choisissant les matières pour lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. Les États membres peuvent tenir compte de la formation spécifique requise en vertu d'autres actes législatifs de l'Union dans le cadre de la formation. Cela inclut, de manière non exhaustive, la formation relative au transport des marchandises dangereuses requise en vertu de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil (*), la formation de sensibilisation au handicap en vertu du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil (**) et la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil (***).

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale doit être de soixante-dix heures, dont cinq heures de conduite individuelle.

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

(*) Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

(**) Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1).

(***) Règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97 (JO L 3 du 5.1.2005, p. 1).»

ii) au point 2.2 b), le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les véhicules utilisés lors des examens pratiques répondent au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen, tels que définis par la directive 2006/126/CE.»

c) les sections 3 et 4 sont remplacées par le texte suivant:

«Section 3: Qualification initiale accélérée, prévue à l'article 3, paragraphe 2

La qualification initiale accélérée doit comporter l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1. Sa durée est de cent quarante heures.

Chaque candidat conducteur doit effectuer au moins dix heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen tels que fixés par la directive 2006/126/CE.

Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque candidat conducteur peut effectuer au maximum quatre des dix heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la

conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.

Les dispositions du point 2.1, quatrième alinéa, s'appliquent également à la qualification initiale accélérée.

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale accélérée est de trente-cinq heures, dont deux heures et demie de conduite individuelle.

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

Section 4: Formation continue obligatoire prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b)

Des cours de formation continue obligatoire doivent être organisés par un centre de formation agréé. Leur durée est de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum étalées, le cas échéant, sur deux jours consécutifs. En cas de recours à l'apprentissage en ligne, le centre de formation agréé veille au maintien de la qualité de la formation, y compris en choisissant les matières dans lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. La durée maximale de l'apprentissage en ligne ne dépasse pas douze heures. Au moins l'une des périodes de cours de formation porte sur une matière liée à la sécurité routière. Le contenu de la formation tient compte des besoins de formation spécifiques pour les opérations de transport effectuées par le conducteur et des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et devrait, dans la mesure du possible, prendre en compte les besoins de formation particuliers du conducteur. Cette durée de trente-cinq heures devrait couvrir un large éventail de matières, y compris des formations répétées lorsqu'il apparaît que le conducteur a besoin d'un rattrapage particulier.

Les États membres peuvent envisager de faire compter l'accomplissement d'une formation spécifique telle que requise par d'autres actes législatifs de l'Union au maximum comme l'une des périodes de sept heures prescrites. Cela inclut, de manière non exhaustive, la formation relative au transport des marchandises dangereuses en vertu de la directive 2008/68/CE, la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 et la formation en matière de sensibilisation au handicap pour le transport de voyageurs en vertu du règlement (UE) n° 181/2011. Cependant, les États membres peuvent décider que l'accomplissement d'une formation spécifique telle que requise au titre de la directive 2008/68/CE pour le transport de marchandises dangereuses vaut deux des périodes de sept heures, pour autant qu'il s'agisse de la seule autre formation prise en compte dans la formation continue.»

2) L'annexe II est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«DISPOSITIONS RELATIVES AU MODÈLE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR»;

b) la section 2 est modifiée comme suit:

i) concernant la section relative à la face 1 de la carte de qualification de conducteur:

— au point d), le point 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;»;

— au point e), la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«la mention "modèle de l'Union européenne" dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la carte et l'intitulé "carte de qualification de conducteur" dans les autres langues officielles de l'Union, imprimées en bleu afin de constituer la toile de fond de la carte;»;

ii) concernant la face 2 de la carte de qualification de conducteur, au point a), les points 9 et 10 sont remplacés par le texte suivant:

«9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;

10. le code harmonisé "95" de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE;»;

c) la section 4 est modifiée comme suit:

i) l'intitulé est remplacé par le texte suivant:

«MODÈLE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR»;

ii) sur la face 2 du modèle, sous le numéro 10, les termes «Code communautaire» sont remplacés par les termes «Code de l'Union»;

d) la section suivante est ajoutée:

«5. Dispositions transitoires

Les cartes de qualification de conducteur délivrées avant le 23 mai 2020 sont valables jusqu'à leur date d'expiration.»

3) L'annexe suivante est ajoutée:

«ANNEXE III

TABLEAU DE CORRESPONDANCE POUR LES RÉFÉRENCES À CERTAINES CATÉGORIES DE PERMIS DE CONDUIRE

Référence dans la présente directive	Référence dans la directive 2006/126/CE
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E»

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2018/646 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 avril 2018

concernant un cadre commun pour l'offre de meilleurs services dans le domaine des aptitudes et des certifications (Europass) et abrogeant la décision n° 2241/2004/CE

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 165 et 166,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Lorsqu'ils cherchent un emploi ou prennent des décisions relatives à leur action d'apprentissage, à leurs études ou à leur travail, les individus doivent avoir accès à des informations et à des orientations sur les possibilités à leur disposition, sur les moyens d'évaluer leurs aptitudes et sur les modes de présentation des informations relatives à leurs aptitudes et certifications.
- (2) Les différences entre les définitions, les formats de documents, les langues et les méthodes d'évaluation et de validation constituent des défis considérables pour les individus, les employeurs et les autorités et organismes compétents. Ces défis surgissent principalement lorsque les individus s'établissent dans un autre pays, y compris un pays tiers, mais aussi lorsqu'ils cherchent un nouvel emploi ou s'engagent dans une action d'apprentissage et dans la gestion de carrière. Une information claire et largement diffusée, une compréhension commune et une transparence accrue des aptitudes et des certifications sont importantes pour faire face à ces défis.
- (3) Dans sa nouvelle stratégie en matière de compétences pour l'Europe, adoptée le 10 juin 2016, la Commission invite les États membres, les partenaires sociaux, l'industrie et d'autres parties intéressées à coopérer dans le cadre de dix mesures visant à améliorer la qualité et la pertinence de l'acquisition de compétences, à renforcer la visibilité et la comparabilité des compétences et à améliorer la veille stratégique sur les besoins en compétences, et particulièrement l'information, pour des choix de carrière plus éclairés. Une révision du cadre Europass a été proposée comme l'une des dix mesures essentielles pour atteindre et soutenir ces objectifs.
- (4) La décision n° 2241/2004/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ a établi un cadre qui doit permettre de faire face aux défis liés à la recherche d'un emploi, à une action d'apprentissage et à la gestion de carrière. Elle avait pour objectif d'améliorer la transparence des qualifications et des compétences grâce à un portefeuille de documents connu sous le nom d'«Europass», que les individus qui le souhaitent peuvent utiliser. Cette décision prévoyait également la désignation d'organismes nationaux, appelés centres nationaux Europass, pour mettre en œuvre le cadre Europass.
- (5) Pour atteindre son objectif principal, le cadre Europass porte principalement sur des outils de documentation des aptitudes et certifications. Ces outils sont désormais largement utilisés par l'intermédiaire du système d'information Europass sur l'internet.

⁽¹⁾ JO C 173 du 31.5.2017, p. 45.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 15 mars 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2018.

⁽³⁾ Décision n° 2241/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 instaurant un cadre communautaire unique pour la transparence des qualifications et des compétences (Europass) (JO L 390 du 31.12.2004, p. 6).

- (6) Les centres nationaux Europass fournissent une assistance aux utilisateurs et favorisent la documentation des aptitudes et des certifications. Le réseau Euroguidance, qui promeut la dimension européenne de l'orientation et fournit des informations de grande qualité sur l'orientation tout au long de la vie et la mobilité transnationale à des fins d'apprentissage, a également contribué au développement de la communication d'informations sur les outils dont l'Union dispose dans le domaine des aptitudes et des certifications. Les points de coordination nationaux du cadre européen des certifications aident les autorités nationales à mettre en correspondance les cadres ou systèmes nationaux de certifications avec le cadre européen des certifications (CEC) et à rapprocher le CEC des individus et des organisations. Il convient de soutenir et de mieux coordonner ces services nationaux afin d'accroître leur impact, tout en respectant la diversité des systèmes nationaux.
- (7) Dans son rapport au Parlement européen et au Conseil du 19 décembre 2013 sur l'évaluation de l'initiative Europass, la Commission a conclu que la mission de sensibilisation à l'Europass et de communication des informations nécessaires aux parties intéressées, confiée aux centres nationaux Europass, constituait un modèle satisfaisant pour la mise en œuvre de l'Europass. Toutefois, la Commission a également conclu que la majorité des outils Europass n'atteignaient pas encore tous les utilisateurs potentiels, qu'ils avaient une portée inégale sur le plan géographique et en termes de catégories d'âge, et qu'une meilleure coordination et intégration des services d'orientation et d'aide à la mobilité au sein du cadre Europass permettraient de cibler un plus grand nombre d'utilisateurs potentiels.
- (8) Il est avéré que l'Europass est utilisé par les groupes sociaux ayant un niveau élevé de culture numérique, tandis que les groupes moins privilégiés, comme les personnes ayant un niveau d'instruction plus faible, les personnes plus âgées ou les chômeurs de longue durée, n'ont bien souvent pas connaissance de l'Europass et de ses outils et ne peuvent donc pas en bénéficier.
- (9) Le portfolio Europass est l'un des nombreux outils et instruments qui ont été mis en place à l'échelon de l'Union pour améliorer la transparence et la compréhension des aptitudes et des certifications.
- (10) Le portfolio Europass est composé de cinq documents types. Le modèle de l'Europass-Curriculum vitae (CV) permet aux individus de présenter leur CV dans un format normalisé. Depuis la création de l'Europass-CV en 2004, plus de 100 millions d'Europass-CV ont été créés en ligne. Deux modèles de suppléments aux certifications, à savoir l'Europass-Supplément au diplôme et l'Europass-Supplément au certificat, servent à donner des informations sur le contenu des certifications et les résultats d'apprentissage qui y sont associés ainsi que sur le système éducatif du pays ayant délivré les certifications. Le passeport de langues Europass sert à décrire les compétences linguistiques. Le modèle de l'Europass-Mobilité décrit les aptitudes acquises à l'étranger dans le cadre d'actions de mobilité accomplies à des fins d'apprentissage ou d'emploi.
- (11) La recommandation du Conseil du 22 mai 2017 ⁽¹⁾ fournit un cadre de référence commun pour aider les individus et les organisations à comparer les différents systèmes de certification et les niveaux de certification s'y rapportant.
- (12) Dans sa recommandation du 20 décembre 2012 ⁽²⁾, le Conseil a invité les États membres à mettre en place, au plus tard en 2018, en tenant compte des situations et des spécificités nationales et dans les conditions qu'ils jugent appropriées, des modalités de validation des apprentissages non formels et informels qui permettent aux citoyens de faire valider les savoirs, les aptitudes et les compétences qu'ils ont acquis grâce à l'apprentissage non formel et informel et d'obtenir une qualification complète ou, le cas échéant, une qualification partielle.
- (13) La résolution du Conseil du 28 mai 2004 relative au renforcement des politiques, des systèmes et des pratiques dans le domaine de l'orientation tout au long de la vie précise les grands objectifs d'une politique d'orientation tout au long de la vie pour tous les citoyens de l'Union. La résolution du Conseil du 21 novembre 2008 ⁽³⁾ souligne l'importance de l'orientation pour l'apprentissage tout au long de la vie.
- (14) Le portail des offres de formation et des certifications en Europe donne accès à des informations sur les offres de formation et les certifications des différents systèmes éducatifs en Europe et sur la comparaison des cadres nationaux des certifications utilisant le CEC.
- (15) Le panorama européen des compétences fournit des informations sur les compétences dans différentes professions et des secteurs spécifiques, y compris l'offre et la demande à l'échelon national.

⁽¹⁾ Recommandation du Conseil du 22 mai 2017 concernant le cadre européen des certifications pour l'apprentissage tout au long de la vie et annulant la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (JO C 189 du 15.6.2017, p. 15).

⁽²⁾ Recommandation du Conseil du 20 décembre 2012 relative à la validation de l'apprentissage non formel et informel (JO C 398 du 22.12.2012, p. 1).

⁽³⁾ Résolution du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil du 21 novembre 2008 — «Mieux inclure l'orientation tout au long de la vie dans les stratégies d'éducation et de formation tout au long de la vie» (JO C 319 du 13.12.2008, p. 4).

- (16) L'analyse des offres d'emploi et d'autres tendances sur le marché du travail est un moyen répandu de développer la veille stratégique sur les besoins en aptitudes et de comprendre ainsi des phénomènes tels que les écarts et pénuries en aptitudes et les inadéquations entre l'offre et la demande de certifications.
- (17) La classification européenne multilingue des aptitudes, des compétences, des certifications et des professions (ESCO), élaborée et actualisée en permanence par la Commission, en étroite coopération avec les États membres et les parties prenantes concernées, vise à promouvoir la transparence des aptitudes et des certifications pour l'éducation et la formation ainsi qu'à des fins professionnelles. À la suite d'essais appropriés et en tenant dûment compte de la position des États membres, la Commission pourrait utiliser l'ESCO dans le contexte du cadre Europass; les États membres utilisent l'ESCO sur une base volontaire, après l'avoir essayé et évalué.
- (18) Le réseau européen de services de l'emploi (EURES), établi par le règlement (UE) 2016/589 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁾, est un réseau de coopération responsable de l'échange d'informations et de la facilitation de l'interaction entre les demandeurs d'emploi et les employeurs. Il fournit une assistance gratuite aux demandeurs d'emploi qui souhaitent s'installer dans un autre pays et aide les employeurs désireux de recruter des travailleurs d'autres pays. Des synergies et une coopération entre les portails Europass et EURES pourraient renforcer l'impact des deux services.
- (19) Les processus du marché du travail, tels que la publication d'offres d'emplois, les candidatures, les évaluations des aptitudes et le recrutement, sont de plus en plus souvent gérés en ligne au moyen d'outils qui utilisent les médias sociaux, les mégadonnées et d'autres techniques. La sélection des candidats est gérée au moyen d'outils et de processus qui recherchent des informations sur les aptitudes et les certifications acquises dans des contextes formels, non formels et informels.
- (20) L'apprentissage formel, non formel et informel se déroule aujourd'hui également dans des formes et des contextes nouveaux et est proposé par divers prestataires, qui utilisent en particulier des technologies et des plateformes numériques, l'enseignement à distance, l'apprentissage en ligne, l'apprentissage entre pairs, des cours en ligne ouverts à tous et des ressources éducatives libres. En outre, les aptitudes, les expériences et les acquis d'apprentissage sont reconnus de différentes façons, par exemple par des badges numériques ouverts. Les technologies numériques sont également utilisées pour les aptitudes acquises dans le contexte d'un apprentissage non formel comme l'animation socio-éducative et le volontariat.
- (21) Aux fins de la présente décision, les aptitudes sont comprises dans un sens large couvrant ce qu'une personne sait, comprend et peut faire. Les aptitudes désignent différents types de résultats d'apprentissage, notamment les connaissances et les compétences, ainsi que la capacité d'appliquer les connaissances et d'utiliser le savoir-faire pour mener à bien des tâches et résoudre des problèmes. Outre l'importance reconnue des aptitudes professionnelles, il est admis que les compétences transversales ou non techniques, telles que la pensée critique, le travail d'équipe, la résolution de problèmes et la créativité, les compétences numériques ou linguistiques, sont de plus en plus importantes et constituent des conditions préalables essentielles à l'épanouissement personnel et professionnel et sont applicables dans divers domaines. Les individus pourraient tirer avantage d'outils et d'aide pour évaluer et décrire ces aptitudes et d'autres aptitudes.
- (22) Habituellement, les individus présentent des informations concernant les aptitudes et certifications qu'ils ont acquises au moyen d'un CV et de documents justificatifs tels que des certificats ou diplômes. Aujourd'hui, de nouveaux outils sont disponibles et peuvent faciliter la présentation des aptitudes et certifications en utilisant divers formats en ligne et numériques. Ces nouveaux outils peuvent aussi permettre aux individus d'évaluer eux-mêmes les aptitudes qu'ils ont acquises dans différents contextes.
- (23) Le cadre Europass devrait répondre aux besoins actuels et futurs. Les utilisateurs doivent disposer d'outils pour documenter leurs aptitudes et certifications. En outre, les outils d'évaluation des aptitudes et d'auto-évaluation des aptitudes, ainsi que l'accès à des informations pertinentes, notamment sur les possibilités de validation et sur l'orientation, peuvent être utiles pour prendre des décisions en matière d'emploi et de possibilités d'apprentissage.
- (24) Il convient que les outils de l'Union dans le domaine des aptitudes et des certifications s'adaptent aux pratiques changeantes et aux avancées technologiques pour rester pertinents et utiles pour les utilisateurs. Il devrait être possible de répondre à cette nécessité, entre autres, en développant des caractéristiques innovantes (telles que des outils interactifs, l'édition et la conception de documents), en s'efforçant de parvenir à des outils plus complets, efficaces et efficaces et à une simplification, ainsi qu'en renforçant l'interopérabilité technique et les synergies entre les outils connexes, y compris ceux proposés par des tiers, et en tenant compte des besoins spécifiques des personnes handicapées. En outre, des mesures d'authentification pourraient être utilisées pour faciliter la vérification des documents numériques relatifs aux aptitudes et aux certifications.

⁽¹⁾ Règlement (UE) 2016/589 du Parlement européen et du Conseil du 13 avril 2016 relatif à un réseau européen des services de l'emploi (EURES), à l'accès des travailleurs aux services de mobilité et à la poursuite de l'intégration des marchés du travail, et modifiant les règlements (UE) n° 492/2011 et (UE) n° 1296/2013 (JO L 107 du 22.4.2016, p. 1).

- (25) Il convient donc de remplacer le cadre Europass établi par la décision n° 2241/2004/CE par un nouveau cadre qui permette de répondre aux besoins en constante évolution.
- (26) Le nouveau cadre Europass devrait répondre aux besoins et aux attentes de tous les utilisateurs finaux à titre individuel, tels que les apprenants, les demandeurs d'emploi, y compris les chômeurs et les travailleurs, ainsi que d'autres parties prenantes concernées, tels que les employeurs (en particulier les petites et moyennes entreprises), les chambres de commerce, les organisations de la société civile, les volontaires, les spécialistes en orientation, les services publics de l'emploi, les partenaires sociaux, les prestataires d'enseignement et de formation, les organisations de jeunes, les organisations d'animation socio-éducative, les autorités nationales compétentes et les responsables de l'élaboration des politiques. Il devrait également prendre en considération les besoins des ressortissants de pays tiers qui arrivent ou résident dans l'Union pour contribuer à leur intégration.
- (27) Le cadre Europass devrait évoluer pour permettre de décrire différents types d'actions d'apprentissage et d'aptitudes, et notamment celles acquises à la suite d'une expérience d'apprentissage non formel ou informel.
- (28) Le cadre Europass devrait être élaboré selon une approche centrée sur l'utilisateur et fondée sur le retour d'information et par le biais du recensement des besoins, notamment au moyen de sondages et d'essais, en accordant une attention particulière aux besoins actuels et futurs des groupes cibles de l'Europass. Les caractéristiques de l'Europass devraient, en particulier, traduire l'engagement des États membres et de l'Union de veiller à ce que les personnes handicapées disposent d'un accès égal au marché du travail ainsi qu'aux technologies et aux systèmes de l'information et de la communication. Les outils Europass devraient être perceptibles, utilisables, compréhensibles et robustes, de manière à pouvoir être plus accessibles aux utilisateurs, notamment aux personnes handicapées.
- (29) Les mises à jour et les modifications du cadre Europass devraient être effectuées en coopération avec les parties prenantes concernées, telles que les services de l'emploi, les spécialistes en orientation et les prestataires d'enseignement et de formation, ainsi que les partenaires sociaux tels que les syndicats et les organisations patronales, et dans le plein respect de la coopération politique actuelle, notamment du processus de Bologne dans l'Espace européen de l'enseignement supérieur. Une collaboration constructive entre la Commission, les États membres et les parties prenantes concernées est essentielle pour élaborer et mettre en œuvre avec succès le cadre Europass.
- (30) Le droit de l'Union en vigueur en matière de protection des données à caractère personnel et les mesures nationales d'exécution devraient s'appliquer au traitement des données à caractère personnel stockées et traitées en application de la présente décision. Les utilisateurs devraient avoir la possibilité de restreindre l'accès à leurs données à caractère personnel.
- (31) Il convient que la participation au cadre soit ouverte aux membres de l'Espace économique européen qui ne sont pas des États membres de l'Union, aux États en voie d'adhésion, aux États candidats et aux États candidats potentiels à l'adhésion à l'Union, eu égard à l'intérêt qu'ils manifestent depuis longtemps et à la coopération qu'ils entretiennent de longue date avec l'Union dans ce domaine. Les modalités de cette participation devraient être conformes aux dispositions des instruments régissant les relations entre l'Union et ces pays. Les informations sur les aptitudes et les certifications communiquées au moyen du cadre Europass devraient provenir d'un éventail plus large de pays et de systèmes éducatifs que celui des pays participants et refléter les mouvements migratoires qui prennent naissance ou aboutissent dans d'autres régions du monde.
- (32) La Commission devrait assurer la cohérence de la mise en œuvre et du suivi de la présente décision par l'intermédiaire d'un groupe consultatif Europass composé de représentants des États membres et des parties prenantes concernées. Le groupe consultatif devrait, en particulier, élaborer une approche stratégique pour la mise en œuvre et le développement futur de l'Europass et donner des conseils sur la mise au point d'outils internet, notamment au moyen d'essais, et sur les informations fournies par l'intermédiaire de la plateforme en ligne Europass, en coopération avec d'autres groupes, le cas échéant.
- (33) Le cofinancement de la mise en œuvre de la présente décision est assuré, entre autres, par le programme Erasmus+ de l'Union, établi par le règlement (UE) n° 1288/2013 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁾. Le comité institué en vertu dudit règlement participe à une discussion stratégique sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de l'Europass et sur les développements futurs.
- (34) Étant donné que l'objectif de la présente décision, à savoir l'établissement d'un cadre global et interopérable d'outils et d'informations, notamment pour la mobilité transnationale à des fins d'emploi et d'apprentissage, ne peut être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut, en raison des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente décision n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(1) Règlement (UE) n° 1288/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant «Erasmus+»: le programme de l'Union pour l'éducation, la formation, la jeunesse et le sport et abrogeant les décisions n° 1719/2006/CE, n° 1720/2006/CE et n° 1298/2008/CE (JO L 347 du 20.12.2013, p. 50).

- (35) En règle générale, les obligations et les charges administratives et financières qui incombent aux États membres devraient être équilibrées au regard des coûts et des avantages.
- (36) Les actions menées dans le cadre de la présente décision devraient s'appuyer sur l'expertise des agences de l'Union, notamment du Centre européen pour le développement de la formation professionnelle, dans leur domaine de compétence.
- (37) Il convient dès lors d'abroger la décision n° 2241/2004/CE, sans porter atteinte à la validité ou au statut des documents Europass produits antérieurement. Tous les modèles de documents Europass établis devraient être maintenus dans le nouveau cadre jusqu'à ce que les modifications ou les mises à jour nécessaires soient effectuées conformément à la présente décision. Afin d'assurer une transition en douceur vers la plateforme en ligne Europass, il convient que le système d'information Europass sur l'internet institué par la décision n° 2241/2004/CE continue à fonctionner jusqu'à ce que la plateforme en ligne Europass soit mise en place et devienne opérationnelle,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente décision établit un cadre européen visant à favoriser la transparence et la compréhension des aptitudes et des certifications acquises dans des contextes formels, non formels et informels, y compris à la faveur d'expériences pratiques, de la mobilité et du volontariat (ci-après dénommé «Europass»).
2. L'Europass se compose d'outils internet et d'informations disponibles pertinentes, y compris des informations à l'appui de la dimension européenne de l'orientation, diffusés par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne, avec le soutien des services nationaux, pour aider les utilisateurs à mieux communiquer et présenter leurs aptitudes et leurs certifications et à comparer les certifications.
3. L'Europass est destiné:
 - a) aux utilisateurs finaux à titre individuel, tels que les apprenants, les demandeurs d'emploi, les travailleurs et les volontaires, et
 - b) aux parties prenantes concernées, telles que prestataires d'enseignement et de formation, spécialistes en orientation, employeurs, services publics de l'emploi, partenaires sociaux, organisations d'animation socio-éducative, organisations de jeunes et responsables de l'élaboration des politiques.
4. L'utilisation de l'Europass est facultative et n'entraîne aucune obligation ou ne confère aucun droit en dehors de ceux prévus par la présente décision.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- a) «supplément au certificat»: un document joint à un certificat d'enseignement et de formation professionnels, ou à un certificat professionnel, délivré par les autorités ou organismes compétents, pour permettre à des tiers — en particulier dans un autre pays — de comprendre plus facilement les résultats d'apprentissage obtenus par le titulaire de la certification, ainsi que la nature, le niveau, le contexte, le contenu et le statut de l'enseignement et de la formation accomplis et des aptitudes acquises;
- b) «supplément au diplôme»: un document joint à un diplôme de l'enseignement supérieur délivré par les autorités ou organismes compétents pour permettre à des tiers — en particulier dans un autre pays — de comprendre plus facilement les résultats d'apprentissage obtenus par le titulaire de la certification, ainsi que la nature, le niveau, le contexte, le contenu et le statut de l'enseignement et de la formation accomplis et des aptitudes acquises;
- c) «suppléments Europass»: un ensemble de documents, tels que les suppléments aux diplômes et les suppléments aux certificats, délivrés par les autorités ou organismes compétents;
- d) «orientation»: un processus continu permettant aux individus de déterminer leurs capacités, leurs aptitudes et leurs intérêts, au moyen d'un éventail d'activités individuelles et collectives, de prendre des décisions en matière d'éducation, de formation et d'emploi et de gérer leurs parcours de vie personnelle dans des actions d'apprentissage, au travail et dans d'autres cadres où il est possible d'acquérir ou d'utiliser ces capacités et aptitudes;
- e) «dimension européenne de l'orientation»: la coopération et le soutien au niveau de l'Union visant à renforcer les politiques, les systèmes et les pratiques d'orientation au sein de l'Union;
- f) «certification»: le résultat formel d'un processus d'évaluation et de validation obtenu lorsqu'une autorité ou un organisme compétent établit qu'un individu possède les résultats d'apprentissage correspondant à des normes données;

- g) «évaluation des aptitudes»: le processus ou la méthode utilisée pour évaluer, mesurer et, finalement, décrire, par le biais d'une autoévaluation ou de l'évaluation certifiée par un tiers, ou les deux, les aptitudes individuelles acquises dans des contextes formels, non formels ou informels;
- h) «autoévaluation des aptitudes»: le processus par lequel des individus mènent une réflexion systématique sur leurs aptitudes en se référant à une description d'aptitudes établie;
- i) «veille stratégique sur les besoins en aptitudes»: une analyse quantitative ou qualitative disponible portant sur des données agrégées relatives aux aptitudes provenant de sources existantes en rapport avec le marché du travail et sur les possibilités d'apprentissage correspondantes dans le système d'enseignement et de formation, qui peut contribuer à l'orientation et au conseil, aux processus de recrutement, au choix des parcours d'enseignement, de formation et de carrière;
- j) «services d'authentification»: les processus techniques, tels que signatures électroniques et authentification de site internet, qui permettent aux utilisateurs de vérifier des informations, par exemple leur identité, au moyen de l'Europass;
- k) «interopérabilité technique»: la capacité des systèmes de technologies de l'information et de la communication à interagir de manière à permettre le partage d'informations, obtenue grâce à l'accord de toutes les parties et de tous les propriétaires des informations;
- l) «validation»: le processus par lequel une autorité ou un organisme compétent confirme qu'un individu a acquis des résultats d'apprentissage, y compris des résultats acquis dans des contextes non formels et informels, mesurés par rapport à une norme pertinente, et qui consiste en quatre étapes distinctes, à savoir identification, documentation, évaluation et certification des résultats de l'évaluation sous la forme d'une certification complète, de crédits ou d'une certification partielle, selon les besoins et les contextes nationaux;
- m) «normes ouvertes»: des normes techniques qui ont été élaborées dans le cadre d'un processus de collaboration et qui ont été publiées afin d'être utilisées librement par toute partie intéressée;
- n) «plateforme en ligne»: une application internet qui fournit des informations et des outils aux utilisateurs finaux et leur permet d'accomplir des tâches spécifiques en ligne;
- o) «données à caractère personnel»: toute information concernant une personne physique identifiée ou identifiable.

Article 3

Plateforme en ligne

1. L'Europass fournit, au travers d'une plateforme en ligne, des outils internet:
 - a) de documentation et de description d'informations à caractère personnel dans différents formats, dont des modèles de curriculum vitæ (CV);
 - b) de documentation et de description des aptitudes et des certifications acquises à la suite d'expériences d'apprentissage et par l'expérience professionnelle, y compris par la mobilité et le volontariat;
 - c) d'évaluation des aptitudes et d'autoévaluation des aptitudes;
 - d) de documentation des résultats d'apprentissage issus des certifications, y compris les modèles des suppléments Europass visés à l'article 5.

L'utilisation d'outils Europass pour l'évaluation des aptitudes et l'autoévaluation des aptitudes tels que visés au point c) n'entraîne pas directement la reconnaissance formelle ou la délivrance de certifications.

2. La plateforme en ligne Europass fournit les informations disponibles ou des liens vers les informations disponibles sur les sujets suivants:
 - a) les possibilités d'apprentissage;
 - b) les certifications et cadres ou systèmes de certification;
 - c) les possibilités de validation de l'apprentissage non formel et informel;
 - d) les pratiques de reconnaissance et la législation applicable dans les différents pays, y compris les pays tiers;
 - e) les services d'orientation en matière de mobilité transnationale à des fins d'apprentissage et de gestion de carrière;

- f) la veille stratégique sur les besoins en aptitudes produite par les activités pertinentes au niveau de l'Union et par les agences dans leurs domaines de compétence;
- g) des informations concernant les aptitudes et certifications qui pourraient permettre de répondre aux besoins particuliers des ressortissants de pays tiers qui arrivent ou résident dans l'Union pour contribuer à leur intégration.

Article 4

Principes et caractéristiques majeures

1. La plateforme en ligne Europass et les outils internet Europass, y compris leur contenu et fonctionnalité, sont conviviaux et sûrs et mis à la disposition de tous les utilisateurs à titre gratuit.
2. La plateforme en ligne Europass et les outils internet Europass, y compris leur contenu et fonctionnalité, sont accessibles aux personnes handicapées, conformément aux exigences en matière d'accessibilité établies dans le droit applicable de l'Union.
3. Les outils internet Europass utilisent des normes ouvertes pour être mis à disposition, à titre gratuit, en vue de leur réutilisation volontaire par les États membres et d'autres parties prenantes.
4. Les outils internet Europass font référence au CEC dans les informations sur les certifications, les descriptions des systèmes nationaux d'enseignement et de formation et d'autres questions pertinentes, selon les besoins et les contextes nationaux.
5. La plateforme en ligne Europass peut offrir aux utilisateurs la possibilité de stocker des données à caractère personnel, telles qu'un profil. Le droit de l'Union en matière de protection des données s'applique au traitement de telles données à caractère personnel. Plusieurs options sont mises à la disposition des utilisateurs afin de leur permettre de restreindre l'accès à leurs données ou à certains descripteurs.
6. L'Europass permet le recours à des services d'authentification pour tout document numérique ou toute déclaration contenant des informations sur les aptitudes et les certifications.
7. Les outils internet Europass sont utilisables dans les langues officielles des institutions de l'Union.
8. Les outils internet Europass soutiennent et assurent l'interopérabilité technique et les synergies avec d'autres instruments et services pertinents proposés au niveau de l'Union et, le cas échéant, à l'échelon national.

Article 5

Suppléments Europass

1. Les suppléments Europass sont délivrés, conformément aux modèles, par les autorités ou organismes compétents. En particulier, l'ordre de chaque rubrique dans les modèles est respecté, afin de faciliter la compréhension et de garantir l'exhaustivité des informations.
2. Les modèles visés au paragraphe 1 sont élaborés et, si nécessaire, révisés par la Commission, en coopération et consultation étroite avec les États membres et d'autres parties prenantes telles que le Conseil de l'Europe et l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture afin de garantir la pertinence et l'utilité des suppléments.
3. Les suppléments Europass sont délivrés à titre gratuit et, si possible, sous forme électronique. Les suppléments Europass sont délivrés dans la langue nationale et, si possible, dans une autre langue européenne.
4. Les suppléments Europass ne remplacent pas les diplômes ou certificats originaux et ne constituent pas une reconnaissance officielle du diplôme ou du certificat original par les autorités ou organismes compétents d'autres pays.

Article 6

Missions de la Commission

1. La Commission gère la plateforme en ligne Europass. À cet égard, la Commission:
 - a) assure la disponibilité et la grande qualité des informations au niveau de l'Union ou des liens vers de telles informations disponibles, conformément à l'article 3, paragraphe 2;
 - b) développe, teste et, si nécessaire, actualise la plateforme en ligne Europass, y compris les normes ouvertes, conformément aux besoins des utilisateurs et au progrès technique ainsi qu'aux évolutions sur les marchés du travail et dans l'offre d'enseignement et de formation;

- c) se tient au courant des dernières évolutions techniques qui peuvent rendre le cadre Europass plus accessible aux personnes plus âgées et aux personnes handicapées, et, le cas échéant, les intègre;
 - d) veille à ce que toute évolution ou mise à jour de la plateforme en ligne Europass, y compris les normes ouvertes, favorise la cohérence des informations et présente une valeur ajoutée claire;
 - e) veille à ce que tous les outils internet, en particulier les outils d'évaluation et d'auto-évaluation, soient pleinement testés et leur qualité assurée; et
 - f) assure la qualité et surveille l'efficacité de la plateforme en ligne Europass, y compris les outils internet, conformément aux besoins des utilisateurs.
2. La Commission veille à la mise en œuvre effective de la présente décision. À cet égard, la Commission:
- a) assure la participation et l'association active des États membres à la planification stratégique, y compris la fixation et la poursuite d'objectifs stratégiques, l'assurance qualité et le financement, et tient dûment compte de leurs positions;
 - b) assure la participation et l'association active des États membres au développement, à l'essai, à la mise à jour et à l'évaluation de la plateforme en ligne Europass, y compris les normes ouvertes, et tient dûment compte de leurs positions;
 - c) assure que, au niveau de l'Union, les parties prenantes concernées soient associées à la mise en œuvre et à l'évaluation de la présente décision;
 - d) met en place des activités d'apprentissage et des échanges de bonnes pratiques entre les États membres et, le cas échéant, facilite le conseil entre pairs à la demande des États membres; et
 - e) veille à ce que des actions de promotion, d'orientation et d'information effectives et adéquates soient menées au niveau de l'Union à l'intention des utilisateurs et parties prenantes concernés, y compris les personnes handicapées.

Article 7

Missions des États membres

1. Chaque État membre est responsable de la mise en œuvre de la présente décision à l'échelon national au travers des services nationaux compétents et sans préjudice des dispositions nationales en matière d'application et d'organisation. À cet égard, les États membres:
- a) coordonnent les activités liées à la mise en œuvre des outils internet Europass;
 - b) favorisent l'utilisation et renforcent la connaissance et la visibilité de l'Europass;
 - c) promeuvent et fournissent des informations sur les services d'orientation en matière de mobilité transnationale à des fins d'apprentissage et de gestion de carrière, y compris, le cas échéant, les services d'orientation individuelle;
 - d) mettent des informations sur les possibilités d'apprentissage, les certifications et les pratiques de reconnaissance à disposition sur la plateforme en ligne Europass, y compris au moyen de liens vers des sites internet nationaux pertinents;
 - e) associent les parties prenantes de tous les secteurs concernés aux activités relevant de leur responsabilité et favorisent la coopération parmi les parties prenantes publiques et privées dans ces activités.
2. La transmission d'informations à la plateforme en ligne Europass au titre de l'article 3, paragraphe 2, ne crée pas d'obligations supplémentaires pour les États membres.

Article 8

Traitement et protection des données

Les mesures prévues par la présente décision sont exécutées dans le respect du droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel, notamment la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

*Article 9***Suivi et évaluation**

1. La Commission rend compte des progrès accomplis et des évolutions futures attendues à la suite de l'adoption de la présente décision, selon les besoins, dans le contexte des cadres stratégiques appropriés ayant pour objet l'enseignement, la formation et l'emploi.
2. Au plus tard le 23 mai 2023, et tous les cinq ans par la suite, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation de la mise en œuvre et de l'impact de la présente décision.
3. L'évaluation est effectuée par un organisme indépendant sur la base d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs élaborés par la Commission en concertation avec les États membres.

*Article 10***Pays participants**

1. La participation aux activités visées dans la présente décision est ouverte aux membres de l'Espace économique européen qui ne sont pas des États membres de l'Union conformément aux conditions prévues dans l'accord sur l'Espace économique européen.
2. La participation est également ouverte aux États en voie d'adhésion, aux États candidats et aux États candidats potentiels à l'adhésion à l'Union, conformément aux accords qu'ils ont conclus avec l'Union.

*Article 11***Dispositions financières**

La mise en œuvre de la présente décision au niveau national est cofinancée par des programmes de l'Union. Les crédits annuels sont autorisés par le Parlement européen et le Conseil dans la limite du cadre financier pluriannuel.

*Article 12***Abrogation et dispositions transitoires**

1. La décision n° 2241/2004/CE est abrogée.
2. Le système d'information Europass sur l'internet, établi par la décision n° 2241/2004/CE, continue de fonctionner jusqu'à ce que la plateforme en ligne Europass, établie par la présente décision, soit mise en place et devienne opérationnelle.

*Article 13***Entrée en vigueur**

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

Fait à Strasbourg, le 18 avril 2018.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

La présidente

L. PAVLOVA

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7462/01

N° 7462¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(12.8.2019)

Par sa lettre du 20 juin 2019, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi a pour objectif la transposition en droit national de la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018.

Les principaux changements concernent la dénomination des catégories du permis de conduire, les exemptions par rapport aux dispositions de la loi et la création d'une banque de données en matière de certificats de formation comprenant l'échange entre Etats membres de l'UE et de l'Espace Economique Européen ainsi que la consultation des données par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises.

La Chambre des Métiers est d'avis que la transposition de la directive n'entraîne pas de modifications substantielles à la législation en vigueur à l'exception du volet ayant trait à la création de la banque de données ainsi qu'à l'échange et à la consultation des données où il s'agit de veiller au respect des règles en matière de protection des données personnelles.

Elle tient cependant à renvoyer à son avis antérieur en date du 12 février 2016 notamment pour ce qui est de sa position de principe sur la présente législation et de sa position sur le financement des formations continues à caractère obligatoire. Il y a lieu de préciser par ailleurs la nature des informations au financement de la formation que doivent fournir les organismes de formation au ministre suivant l'article 6bis. (4) c).

*

A l'exception des remarques énoncées ci-dessus, la Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 12 août 2019

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Tom OBERWEIS

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7462/02

N° 7462²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(7.10.2019)

Le projet de loi sous avis a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés au transport de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire (ci-après la « Directive 2018/645 »).

La Directive 2018/645, qui doit être transposée avant le 23 mai 2020, procède à une révision de la réglementation applicable à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'au permis de conduire. Elle prévoit notamment que la formation continue des conducteurs devra désormais comprendre des éléments liés à la santé et la sécurité au travail ainsi qu'à la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement. Elle encourage par ailleurs l'utilisation des véhicules équipés de moteurs fonctionnant à l'aide de carburants de substitution. Enfin, la Directive 2018/645 impose aux Etats membres la mise en place d'un réseau électronique commun qui permettra à leurs autorités d'échanger des informations sur les CAP (Certificats d'aptitude professionnelle) délivrés ou retirés aux conducteurs et ainsi lutter plus efficacement contre le commerce illégal de faux certificats à l'échelle de l'Union européenne.

Il est à noter que le présent projet de loi ne procède qu'à la transposition de certaines dispositions de la Directive 2018/645, les dispositions relatives à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs étant transposées par voie de règlement grand-ducal, avisé en parallèle par la Chambre de Commerce¹.

Le projet de loi sous avis procède ainsi à l'uniformisation de la dénomination des catégories du permis de conduire, le « + » figurant entre les lettres des différentes catégories du permis de conduire étant désormais supprimé.

Il procède également à la reformulation ainsi qu'à l'ajout d'exemptions au champ d'application des dispositions relatives à la formation initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers.

¹ Cf. Avis 5304SMI de la Chambre de Commerce relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Seront donc désormais exclus du champ d'application des dispositions relatives à la formation initiale et à la formation continue, les conducteurs de véhicules:

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
- b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;
- c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien. ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;
- d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
- e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;
- f) utilisés pour l'apprentissage et l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;
- g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;
- h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions. à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs étant précisé que dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pourcents du temps de travail du conducteur sur un mois glissant. celle-ci est à considérer comme activité principale.

La loi ne s'appliquera également pas lorsque toutes les conditions suivantes seront remplies :

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport ; et
- c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

Seront enfin également exclus du champ d'application, les conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule. le loue ou l'achète par crédit-bail.

Finalement, le présent projet de loi transpose encore l'article 1^{er} point 6 de la Directive 2018/645 prévoyant la mise en place d'un réseau électronique afin de pouvoir échanger les informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés par les États membres, en créant la base légale nécessaire à l'instauration de cette banque de données ainsi qu'à l'échange de celle-ci sur le réseau communautaire.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler, et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du projet de loi sous avis.

*

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

7462/03

N° 7462³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

**AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE POUR
LA PROTECTION DES DONNEES**

(15.11.2019)

Conformément à l'article 57, paragraphe 1er, lettre (c) du règlement n° 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (ci-après « le RGPD »), auquel se réfère l'article 7 de la loi du 1er août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après désignée « la Commission nationale » ou « la CNPD ») « *conseille, conformément au droit de l'État membre, le parlement national, le gouvernement et d'autres institutions et organismes au sujet des mesures législatives et administratives relatives à la protection des droits et libertés des personnes physiques à l'égard du traitement* ».

Par courrier en date du 20 juin 2019, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a invité la Commission nationale à se prononcer sur le projet n°7462 portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie (ci-après le « projet de loi »).

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire (ci-après la « directive »). Cette transposition en droit national intervient en modifiant la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie (ci-après la « loi modifiée du 5 juin 2009 »), ainsi que par une modification du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

L'une des nouveautés de la directive est la mise en place entre les Etats-membres d'un réseau électronique dont le but est de permettre l'échange, entre les Etats-membres, d'informations sur les certi-

ficats de formation délivrés ou retirés aux conducteurs de certains véhicules routiers. Ce réseau est visé à l'article 6 de la directive qui introduit un nouvel article 10 bis intitulé « Réseau d'exécution » dans la directive 2003/69/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (ci-après la « directive 2003/59/CE »). Le considérant 10 de la directive précise à ce titre que « *Les États membres, en coopération avec la Commission, devraient échanger par voie électronique des informations relatives aux certificats d'aptitude professionnelle (CAP). Ils devraient développer la plateforme électronique nécessaire, en tenant compte pour ce faire d'une analyse coûts-avantages réalisée par la Commission, en envisageant notamment la possibilité d'étendre le réseau des permis de conduire de l'Union européenne mis en place au titre de la directive 2006/126/CE. Cela permettra entre autres aux États membres d'accéder facilement aux informations relatives aux formations accomplies, qui ne figurent pas sur le permis de conduire du conducteur.* »¹.

De manière générale, le présent avis ne portera pas sur le cadre légal de la directive, qui a été décidé par le législateur européen lui-même, mais se limitera à des observations concernant des dispositions où les auteurs du projet de loi ont usé de leur marge de manoeuvre laissée aux États-membres lors de la transposition en droit national d'une directive européenne. En effet, une telle directive n'instaure qu'une obligation de résultat, tout en laissant les États-membres de l'Union européenne libres quant aux formes et moyens à prendre pour y parvenir².

Le présent avis se limitera donc à commenter les nouvelles dispositions introduites par la directive concernant la mise en place d'un réseau électronique entre les États-membres, tel que décrit ci-avant. Ces dispositions sont transposées en droit national à l'article 4 du projet de loi qui insère un nouvel article 6 bis intitulé « Banque de données électronique et échanges de données » dans la loi modifiée du 5 juin 2009.

1. Sur la banque de données électronique visée par le nouvel article 6 bis de la loi modifiée du 5 juin 2009

i. Remarques préliminaires

Tout d'abord, il y a lieu de relever qu'il ressort des commentaires des auteurs du projet de loi relatifs au nouvel article 6 bis introduit par la loi sous avis que « *les données relatives aux permis de conduire au Luxembourg se trouvent dans une banque de données dont le propriétaire est le ministère ayant les Transports dans ses attributions (...)* », les auteurs précisent encore que « *les informations relatives à la formation professionnelle (catégorie, durée de validité) se trouvent actuellement déjà dans cette banque de données nationale* ».

En vertu de ce qui précède, la Commission nationale se demande alors si la banque de données électronique, prévue au nouvel article 6 bis introduit par la loi sous avis, est intégrée dans le fichier préexistant relatif aux permis de conduire, c'est-à-dire la « *base de données nationale* », ou s'il s'agit de créer un fichier distinct de la « *base de données nationale* » préexistante précitée ? De plus, la CNPD s'interroge encore sur l'articulation en pratique entre les différents traitements de données mis en oeuvre à travers cette « *base de données nationale* » et/ ou la « *banque de données électronique* » visée par le projet de loi sous avis?

En tout état de cause, la Commission nationale se félicite que, du point de vue de la sécurité juridique, soit prévu, au paragraphe (1) du nouvel article 6 bis introduit par la loi sous avis, le principe de la création d'une « *banque de données électronique reprenant les informations relatives aux certificats de formations délivrés ou retirés prévus à l'article 3 [de la loi modifiée du 5 juin 2009]* ». D'après le paragraphe (3) dudit article, le ministre ayant dans ses compétences la loi sous avis (ci-après le « *ministre* ») en est le responsable du traitement et le Centre des technologies de l'information de l'Etat

1 Le « *réseau des permis de conduire de l'Union européenne mis en place au titre de la directive 2006/128/CE* » précité découle de l'article 15 de la directive 2006/126/CE et est actuellement en place au sein de l'Union européenne. Ce réseau s'intitule le système « *RESeau PERmis de conduire* ». Ce système fonctionne d'ailleurs en concurrence avec un autre système appelé le système *European Car and Driving Licence Information System*. Ces deux systèmes permettent notamment l'échange de données relatifs aux permis de conduire dans les pays de l'Union européenne.

2 L'article 288 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose que le « *La directive lie tout État membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens.* »

(ci-après le « CTIE »), la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA ») et les organismes de formation prévus à l'article 6 de la loi modifiée du 5 juin 2009 (qui peuvent être des organismes privés ou publics) ont la qualité de sous-traitant. De plus, le paragraphe (2) dudit article énumère les finalités des traitements mis en oeuvre dans le cadre de la loi sous avis et le paragraphe (4) du nouvel article 6 bis précise encore les données transmises par les organismes de formation au ministre.

La CNPD salue que le principe de la création d'une telle banque de données ou d'un tel traitement de données ainsi que les précisions précitées soient prévues par le projet de loi. Ces dispositions légales établissent ainsi, conformément à l'article 6, paragraphe (3) du RGPD, les spécifications de ce nouveau traitement dont sera investi le ministre.

En effet, il convient de rappeler que la tenue d'un fichier de données à caractère personnel collectées et traitées par une autorité administrative doit reposer sur une base légale conformément à l'article précité, lu ensemble avec son paragraphe (1) lettres c) et e)³, qui dispose que : « *Le fondement du traitement visé au paragraphe 1, points c) et e), est défini par :*

a. le droit de l'Union; ou

b. le droit de l'État membre auquel le responsable du traitement est soumis.

Les finalités du traitement sont définies dans cette base juridique ou, en ce qui concerne le traitement visé au paragraphe 1, point e), sont nécessaires à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement. Cette base juridique peut contenir des dispositions spécifiques pour adapter l'application des règles du présent règlement, entre autres: les conditions générales régissant la licéité du traitement par le responsable du traitement; les types de données qui font l'objet du traitement; les personnes concernées; les entités auxquelles les données à caractère personnel peuvent être communiquées et les finalités pour lesquelles elles peuvent l'être; la limitation des finalités; les durées de conservation; et les opérations et procédures de traitement, y compris les mesures visant à garantir un traitement licite et loyal, telles que celles prévues dans d'autres situations particulières de traitement comme le prévoit le chapitre IX. »

Il résulte de ce qui précède que cet article prévoit une contrainte particulière liée à la licéité d'un traitement de données nécessaire au respect d'une obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement. Dans ces deux cas de figure, le fondement et les finalités des traitements de données doivent spécifiquement être définis soit par le droit de l'Union européenne, soit par le droit de l'Etat membre auquel le responsable du traitement est soumis.

De plus, le considérant (45) du RGPD précise qu'il devrait « [...] appartenir au droit de l'Union ou au droit d'un Etat membre de déterminer la finalité du traitement. Par ailleurs, ce droit pourrait préciser les conditions générales du présent règlement régissant la licéité du traitement des données à caractère personnel, établir les spécifications visant à déterminer le responsable du traitement, le type de données à caractère personnel faisant l'objet du traitement, les personnes concernées, les entités auxquelles les données à caractère personnel peuvent être communiquées, les limitations de la finalité, la durée de conservation et d'autres mesures visant à garantir un traitement licite et loyal. [...] ».

En vertu des dispositions précitées, ces bases légales devraient établir des dispositions spécifiques visant à déterminer, entre autres, les types de données traitées, les personnes concernées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les durées de conservation des données ou encore les opérations et procédures de traitement.

Ainsi, au vu des développements qui précèdent, et bien que le principe d'un nouveau traitement de données via la création de la « banque de données électronique », tel que visé au paragraphe (1) du nouvel article 6 bis de la loi modifiée du 5 juin 2009, soit prévu, la Commission nationale relève toutefois que certains éléments spécifiques relatifs au traitement de données ne sont pas (ou pas suffisamment) précisés dans la loi sous avis.

³ L'article 6, paragraphe (1), lettres c) et e) dispose que : « *Le traitement n'est licite que si, et dans la mesure où, au moins une des conditions suivantes est remplie : (...) c) le traitement est nécessaire au respect d'une obligation légale à laquelle le responsable du traitement est soumis; (...) e) le traitement est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement; (...) »*

ii. Sur le rôle des différents acteurs

Comme indiqué précédemment, la Commission nationale se félicite de ce que le paragraphe (3) du nouvel article 6 bis de la loi modifiée du 5 juin 2009, introduit par la loi sous avis, précise le rôle des différents acteurs dans le cadre des traitements de données à caractère personnel visés par l'article précité.

La CNPD salue que les auteurs du projet de loi aient précisé que le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données. Néanmoins, la notion de responsable du traitement n'est pas définie dans la loi précitée mais est définie à l'article 4, point 7) du RGPD⁴. Dans ce contexte, la Commission nationale estime plus judicieux de se référer directement aux dispositions légales du RGPD.

Par ailleurs, concernant le CTIE, la SNCA et les organismes de formation agréés visés à l'article 6 de la loi modifiée du 5 juin 2009, la Commission nationale comprend qu'ils agissent en tant que sous-traitant du ministre au sens du RGPD. Dans un souci de clarté, le renvoi à la définition de « sous-traitant », visée à l'article 4, point 8) du RGPD⁵ pourrait être mentionnée à la fin du deuxième alinéa du paragraphe (3) du nouvel article 6 bis. Concernant le rôle du sous-traitant, il y a lieu de rappeler que conformément à l'article 28 du RGPD, celui-ci « *ne traite les données à caractère personnel que sur instruction documentée du responsable du traitement* ».

En outre, il conviendrait de préciser si la SNCA, dans le cadre de la loi sous avis, agit en tant que sous-traitant du ministre dans le cadre de ses missions légales telles que prévues à l'alinéa 1^{er} du paragraphe (4) de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (telle qu'elle a été modifiée), qui dispose que : « *Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire* ».

iii. Sur les finalités du traitement de données à caractère personnel

La Commission nationale se félicite du fait que les finalités spécifiques du traitement soient déterminées et listées au paragraphe (2) du nouvel article 6 bis de la loi modifiée du 5 juin 2009.

Tout d'abord, il convient de relever que seules les dispositions légales visées aux points 1), 3) et 4) du paragraphe (2) de l'article précité ont pour objet de transposer le nouvel article 10 bis de la directive 2003/59/CE, introduit par la directive.

En ce qui concerne la finalité visée au point 3) du paragraphe (2) dudit article⁶, la Commission nationale se demande si le terme « *interconnexion* » ne pourrait pas être remplacé par le terme « *échange* », dans la mesure où le nouvel article 10 bis de la directive 2003/59/CE, introduit par la directive, n'emploie pas ce terme et mentionne la notion d'« *échange* ». En effet, en matière de protection des données le concept d'« *interconnexion* »⁷ signifie que les traitements des données sont reliés et peuvent être gérés par les responsables des différents traitements concernés. Dans la mesure où les auteurs de la loi sous avis semblent vouloir viser un système de transmission de données par voie électronique et non une réelle interconnexion, il conviendrait dès lors, afin d'éviter toute confusion, d'en adapter la terminologie comme suggéré ci-avant.

4 L'article 4, point 7) du RGPD définit le responsable du traitement comme : « *la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui, seul ou conjointement avec d'autres, détermine les finalités et les moyens du traitement; lorsque les finalités et les moyens de ce traitement sont déterminés par le droit de l'Union ou le droit d'un État membre, le responsable du traitement peut être désigné ou les critères spécifiques applicables à sa désignation peuvent être prévus par le droit de l'Union ou par le droit d'un État membre* »

5 L'article 4, point 8) du RGPD définit le sous-traitant comme : « *la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui traite des données à caractère personnel pour le compte du responsable du traitement* »

6 La finalité mentionnée au point 3), paragraphe (2) du nouvel article 6 bis de la loi modifiée du 5 juin 2009 vise « *l'interconnexion avec les réseaux électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10 bis de la directive 2003/69 CE* ».

7 La version initiale de la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, désormais abrogée, définissait l'article 2, lettre (j) l'interconnexion comme : « *toute forme de traitement qui consiste en la corrélation de données traitées pour une finalité, avec des données traitées pour des finalités identiques ou liées par un ou d'autres responsables du traitement* »

Concernant la finalité visée au point 4) du paragraphe (2) du nouvel article 6 bis, la Commission nationale se demande, au vu des développements qui précèdent, si cette finalité ne pourrait pas être regroupée avec la finalité visée au point 3) du paragraphe (2) du nouvel article 6 bis dans un seul point, alors que ces deux paragraphes semblent avoir la même finalité, à savoir l'échange d'informations relatives aux formations.

En effet, la finalité visée au point 4) du paragraphe (2) du nouvel article 6 bis est l'« échange d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3 » et la finalité visée au point 3) du même article se réfère à la finalité mentionnée dans le nouvel article 10 bis de la directive 2003/59/CE, introduit par la directive, qui vise l'échange d'informations « sur les CAP délivrés ou retirés ».

iv. Sur les catégories de données à caractère personnel et les personnes concernées

La Commission nationale se félicite de ce que les catégories de données à caractère personnel collectées et transmises par les organismes de formation agréés au ministre soient spécifiées et énumérées avec autant de précision au nouvel article 6 bis paragraphe (4) de la loi modifiée du 5 juin 2009, introduit par la loi sous avis.

Toutefois, la CNPD se demande quelles sont les catégories de données visées par le terme « informations nécessaires au financement de la formation », employé à la lettre c), paragraphe (4) de l'article précité, alors qu'aucune précision supplémentaire concernant ce type de données n'est apportée dans les commentaires des auteurs du projet de loi concernant ces dispositions.

De plus, la Commission nationale s'interroge également sur la collecte ou non de certaines catégories de données qui sont visées par les auteurs du projet de la loi sous avis, dans leurs commentaires relatifs au nouvel article 6 bis, sans toutefois être reprises dans le texte dudit article. Il convient, en effet, de constater que les « informations relatives à la formation professionnelle (catégorie, durée de validité) » et les « informations sur des procédures administratives relatives aux certificats », bien que mentionnées dans les commentaires du projet de loi, n'apparaissent pas dans le texte du nouvel article 6 bis.

v. Sur l'accès aux données à caractère personnel

Il convient de relever que les dispositions énoncées au paragraphe (6) du nouvel article 6 bis de la loi modifiée du 5 juin 2009, introduit par la loi sous avis, prévoient un accès « aux données contenues dans la banque de données » pour les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe (2), point 1) de l'article précité.

La Commission nationale comprend que ces nouvelles dispositions légales visent à mettre en oeuvre les dispositions du paragraphe (3) du nouvel article 10 bis de la directive 2003/59/CE, introduit par la directive, qui dispose que : « Les Etats membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées aux seuls fins de contrôler le respect de la présente directive, et en particulier des exigences de formation établies dans le présente directive, conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ».

Or, dans la mesure où une loi doit être suffisamment claire et précise afin de permettre aux personnes concernées de connaître l'étendue des limitations, ainsi que les conséquences éventuelles pour elles⁸, il conviendrait de préciser le cadre légal des contrôles pouvant être effectués par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises. La Commission nationale recommande, dès lors, d'insérer à la fin du paragraphe (6) du nouvel article 6 bis, la formulation suivante : « conformément à leurs pouvoirs de l'article tels que visés au paragraphe (3) de l'article 7 de la présente loi »⁹.

⁸ Voir entre autres CourEDH, Zakharov c. Russie [GC], n°47413/08, § 228-229, 4 décembre 2015.

⁹ Article 7, paragraphe (3) de la loi modifiée du 5 juin 2009 dispose que « Les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions ».

Par ailleurs, l'accès prévu aux membres de la Police grand-ducale au titre de la loi sous avis ne serait-il pas déjà prévu par les points 7) et 8) de l'article 43 de la loi du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale qui prévoit que : « *Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'officier de police administrative ont accès direct, par un système information, aux traitements de données à caractère personnel suivant : [...] 7° le fichier des titulaires et demandeurs de permis de conduire exploité pour le compte du ministre ayant le Transport dans ses attributions ; 8° le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions [...] ?* »

vi. Sur la traçabilité des accès

Conformément à l'article 5 paragraphe (1), lettre f) du RGPD les données à caractère personnel doivent être « *traitées de façon à garantir une sécurité appropriée des données à caractère personnel, y compris la protection contre le traitement non autorisé ou illicite et contre la perte, la destruction ou les dégâts d'origine accidentelle, à l'aide de mesures techniques ou organisationnelles appropriées (intégrité et confidentialité)* ».

En outre, l'article 32 du RGPD dispose que : « *le responsable du traitement et le sous-traitant mettent en oeuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque* ». Pareilles mesures doivent être mises en oeuvre afin d'éviter notamment des accès non-autorisés aux données ou des fuites de données.

Parmi ces mesures de sécurité, la Commission nationale estime important que seules les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions et de leurs tâches professionnelles soient habilitées à avoir accès aux données nécessaires. Dans ce contexte, il est vivement recommandé de définir une politique de gestion des accès, afin de pouvoir identifier dès le début la personne ou le service, au sein de chaque entité ou administration concernée, qui aurait accès aux données ou, dans le cadre des administrations, à l'interface informatique mise à disposition par le CTIE, et à quelles données précises cette personne ou ce service aurait accès.

En outre, il est nécessaire de prévoir un système de journalisation des accès. Enfin, la CNPD recommande que les données de journalisation soient conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

2. Sur l'échange de données à caractère personnel

Le paragraphe (5) du nouvel article 6 bis de la loi modifiée du 5 juin 2009 vise à transposer le paragraphe (1) du nouvel article 10 bis de la directive 2003/56/CE, introduit par la directive.

Tout d'abord concernant l'échange de données à caractère personnel, la Commission nationale tient à rappeler que les données à caractère personnel peuvent circuler librement depuis le Grand-Duché de Luxembourg au sein de l'Espace économique européen, tant que les principes généraux du RGPD sont respectés.

Par ailleurs, la Commission nationale se demande si la formulation du paragraphe (5) du nouvel article 6 bis de la modifiée du 5 juin 2009 n'aurait pas une portée plus large que les dispositions prévues par la directive concernant les données faisant l'objet d'un tel échange. En effet, le paragraphe (2) du nouvel article 10 bis de la directive 2003/56/CE, introduit par la directive, prévoit que : « *Peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les certificats d'aptitude professionnelle (CAP) ainsi que des informations concernant les procédures administratives relatives aux CAP* », alors que le paragraphe (5) du nouvel article 6 bis précité prévoit que « *le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données* ».

Dans un souci de transposition correcte de la directive, la CNPD se demande si une telle formulation ne va pas au-delà des dispositions légales prévues par la directive si elle porte, effectivement, sur un champ plus large de catégories de données pouvant faire l'objet d'un tel échange. Cela reviendrait, en effet, à prévoir un échange de données sur des catégories de données non prévues par la directive.

En outre, une telle formulation pourrait amener, le cas échéant, à ne pas respecter le principe de la limitation des finalités, tel que mentionné ci-avant, ni le principe de minimisation des données¹⁰, alors que pourraient être collectées des catégories de données qui n'ont pas été collectées pour les finalités visées au paragraphe (2), point 3, du nouvel article 6 bis précité ou dont la collecte n'est pas nécessaire aux fins de réalisation de la finalité précitée.

3. Sur la durée de conservation des données à caractère personnel

La Commission nationale regrette que la loi sous avis ne fasse pas mention de la durée de conservation des données à caractère personnel collectées pour les finalités énoncées au paragraphe (2) de l'article 6 bis.

Or, conformément à l'article 5 paragraphe (1), lettre e) du RGPD, les données à caractère personnel ne doivent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées.

En l'absence de précision sur ce point dans le projet de loi ou dans le commentaire des articles, la CNPD n'est pas en mesure d'apprécier si en l'occurrence, le principe de durée de conservation limitée des données a été respecté concernant la collecte de ces données.

Ainsi décidé à Esch-sur-Alzette en date du 15 novembre 2019.

La Commission nationale pour la protection des données

Tine A. LARSEN
Présidente

Thierry LALLEMANG
Commissaire

Christophe BUSCHMANN
Commissaire

Marc LEMMER
Commissaire

¹⁰ Le principe de minimisation des données signifie que le responsable du traitement doit traiter uniquement les données qui sont nécessaires (et non seulement utiles) à la réalisation des finalités.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7462/04

N° 7462⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(10.3.2020)

Par dépêche du 26 juin 2019, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'une version coordonnée de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, que le projet de loi sous examen tend à modifier.

Les avis de la Chambre des métiers, de la Chambre de commerce et de la Commission nationale pour la protection des données ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 28 août, 25 octobre et 28 novembre 2019.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi précitée du 5 juin 2009 transpose en droit luxembourgeois la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil.

La directive 2003/59/CE précitée établit les exigences de qualification initiale et de formation continue pour les conducteurs professionnels de camions et d'autobus, dans le but d'améliorer la sécurité sur les routes européennes.

La loi en projet vise à modifier la loi précitée du 5 juin 2009 afin de transposer la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

La mise en œuvre de la directive 2003/59/CE a en effet révélé des lacunes, énumérées au quatrième considérant de la directive (UE) 2018/645 précitée, comme suit : « [...] les difficultés et l'insécurité

juridique dans l'interprétation des exemptions ; le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante ; les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre ; et les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil [du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire]. »

Il est à noter que la loi en projet n'opère qu'une transposition partielle de la directive (UE) 2018/645, les auteurs précisant que les autres transpositions requises seront réalisées par voie de règlement grand-ducal.

Afin d'assurer une transposition complète de ladite directive, le Conseil d'État rappelle aux auteurs de s'assurer que le texte réglementaire entre lui aussi en vigueur simultanément avec la loi en projet sous avis

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Sans observation.

Article 2

L'article sous examen transpose l'article 2, dans sa nouvelle teneur, de la directive 2003/59/CE, définissant les cas dans lesquels un conducteur se trouve exempté de l'obligation de suivre une formation. Pour ce faire, il vise à remplacer intégralement l'article 2 de la loi précitée du 5 juin 2009.

Paragraphe 1^{er}

Les lettres a), b), c), e), f) et g) n'appellent pas d'observation quant au fond.

À la lettre h), il est précisé que le conducteur qui transporte des machines destinées à son propre usage dans le cadre de son travail, est couvert par l'exemption. Par ailleurs, les auteurs entendent pallier la difficulté d'interprétation de « l'activité principale des conducteurs », en la définissant au niveau national et en reprenant la définition figurant dans les considérants de la directive 2003/59/CE. Ainsi, pour l'exemption prévue à la lettre h), l'activité est à considérer comme principale dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant. Les auteurs reprennent ainsi l'éclairage apporté par les considérants de la directive (UE) 2018/645. Or, en raison de la rédaction actuelle du projet, cette définition de l'activité principale risque de ne s'appliquer que pour la lettre h) du paragraphe sous examen.

À l'endroit de la lettre d), cette précision ne figure pas, alors que le projet sous avis prévoit l'exemption également pour les transports effectués sans passager depuis un centre de maintenance et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Le Conseil d'État comprend qu'il ne peut pas y avoir plusieurs définitions pour délimiter ce qu'il faut entendre par activité principale et exige dès lors, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, une définition uniforme de ce qui constitue l'activité principale.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 de l'article sous examen entend transposer la nouvelle teneur de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2003/59/CE, modifiée par la directive (UE) 2018/645. L'article en question prévoit des exemptions à l'obligation de formation, lorsque la conduite est pratiquée peu fréquemment, dans des régions rurales et par des conducteurs aux fins d'approvisionnement de leur propre entreprise. La lettre c) de l'article laisse aux États membres l'option de considérer le transport rural comme étant occasionnel sans incidences sur la sécurité routière. Le septième considérant de la directive (UE) 2018/645 explique ainsi qu'« il y a lieu de laisser aux États membres le pouvoir discrétionnaire de déterminer si ladite conduite peut être considérée comme étant occasionnelle et si une telle exemption a des incidences sur la sécurité routière : par exemple, en fonction du type de route, du volume du trafic ou de la présence d'usagers vulnérables de la route ». En disposant à la lettre c) de l'article sous examen que le transport doit être occasionnel et sans incidence sur la sécurité routière, les auteurs ne

font que recopier l'option qui leur est laissée. Par ailleurs, en imposant une limite de 10 kilomètres par trajet, les auteurs définissent à suffisance ce qu'ils considèrent être comme un transport occasionnel et sans incidences sur la sécurité routière. Par conséquent, le Conseil d'État demande la suppression de la lettre c) du paragraphe sous examen.

Paragraphe 3

Le paragraphe 3 définit la distance déclenchant l'obligation de formation des conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires et ce faisant transpose l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2003/59/CE, dans sa nouvelle teneur.

Le Conseil d'État réitère son exigence sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, formulée à l'endroit du paragraphe 1^{er} quant à la nécessité d'une définition uniforme de l'activité principale.

Article 3

Sans observation.

Article 4

L'article sous examen vise à transposer l'article 10*bis* de la directive 2003/59/CE, dans sa nouvelle teneur, et à mettre en place un échange entre États membres, par voie électronique, des informations relatives aux formations. Les auteurs entendent ainsi créer une banque de données portant sur les informations relatives aux certificats de formation.

Paragraphe 1^{er}

Le paragraphe sous examen prévoit la création de la banque de données électroniques tenue par le ministre ayant le Transport dans ses attributions, ci-après le « ministre ».

Le Conseil d'État relève qu'il existe déjà une banque de données relative aux permis de conduire introduite en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS)¹, signé à Luxembourg, le 29 juin 2000. Cette banque de données sert de base à l'exécution de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire. Il est également prévu que cette banque de données servira à la mise en œuvre de la directive 2003/59/CE. La directive (UE) 2018/645 prévoit que la banque de données qu'elle vise à mettre en œuvre peut reposer sur « l'extension d'un réseau existant ». Tout comme la Commission nationale pour la protection des données², ci-après « CNPD », le Conseil d'État se demande si la banque de données repose sur l'extension de la banque de données relative aux permis de conduire ou s'il s'agit d'une banque de données distincte. Le Conseil d'État fait sienne encore l'interrogation de la CNPD quant à l'articulation pratique entre les différents traitements de données mis en œuvre à travers ces deux bases de données.

Aux termes du paragraphe 1^{er}, et conformément à l'article 10*bis*, point 1, de la directive 2003/59/CE, la banque de données reprend les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés. Le Conseil d'État constate que les auteurs ne reprennent cependant pas les termes de l'article 10*bis*, point 2, de la directive 2003/59/CE, aux termes duquel peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les certificats ainsi que des informations concernant les procédures relatives aux certificats. Or, comme le relève la CNPD, les auteurs du projet de loi visent cette catégorie de données au commentaire de l'article. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de viser explicitement cette catégorie de données au dispositif sous revue, si telle est bien leur intention.

Paragraphe 2

Le paragraphe sous examen énumère les finalités du traitement de données effectué dans le cadre de la loi en projet.

Au point 3, l'« interconnexion » des données est définie comme finalité. À l'instar de la CNPD, le Conseil d'État relève que le terme « interconnexion » revêt en matière de protection des données une acception spécifique et ne se confond pas avec la notion d'« échange » des données. Dans la mesure

1 *European car and driving licence information system.*

2 Avis n° 52/2019 de la Commission nationale pour la protection des données du 15 novembre 2019

où la directive 2003/59/CE vise l'« échange » des données, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, que le terme « interconnexion » soit remplacé par le terme « échange ».

Le Conseil d'État estime également, tout comme la CNPD, que la finalité visée au point 4 se trouve être redondante par rapport au point 3 et en demande, par conséquent, la suppression.

Paragraphe 3

Le paragraphe 3, alinéa 1^{er}, désigne le ministre ayant les Transports dans ses attributions en tant que responsable du traitement par référence à la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale. Cependant, et comme le relève la CNPD, la notion de « responsable de traitement » n'est pas définie dans la loi précitée du 1^{er} août 2018, mais à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données³. Par conséquent, le Conseil d'État demande que le responsable du traitement soit défini par un renvoi à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données, et non pas par un renvoi à la loi précitée du 1^{er} août 2018.

Le paragraphe 3, alinéa 2, attribue au Centre des technologies de l'information de l'État, à la Société nationale de circulation automobile et aux organismes de formation la qualité de sous-traitant. Le Conseil d'État demande que la mention de la qualité de sous-traitant soit assortie d'un renvoi à l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.

Paragraphe 4

Le paragraphe sous examen énumère les informations qui sont à collecter par les organismes de formation pour transmission au ministre.

Comme la CNPD, le Conseil d'État n'arrive pas à cerner, au niveau de la lettre c) du paragraphe sous examen, quelles catégories de données sont visées par les termes « informations nécessaires au financement de la formation ». Si de telles informations peuvent être nécessaires pour une participation étatique aux frais de la formation, un tel échange est étranger aux finalités énumérées au paragraphe 2, et plus généralement à l'objet de la loi en projet. Le Conseil d'État demande, par conséquent, la suppression de la lettre c).

Paragraphe 5

Sans observation.

Paragraphe 6

Le Conseil d'État demande de viser les « membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 ».

Article 5

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité ou de l'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif.

Les nombres s'écrivent en principe en toutes lettres. Ils s'expriment toutefois en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix, de dates. Les unités de mesure s'écrivent quant à elles en toutes lettres.

³ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Lorsqu'il est fait référence à des qualificatifs tels que « *bis, ter...* », ceux-ci sont à écrire en caractères italiques.

Intitulé

L'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

Article 1^{er}

Il convient de libeller l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1^{er}.** Aux articles 1^{er} et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, le terme « C+E » est remplacé par le terme « CE », le terme « C1+E » est remplacé par le terme « C1E », le terme « D+E » est remplacé par le terme « DE » et le terme « D1+E » est remplacé par le terme « D1E ». »

Article 2

À l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), alinéa 2, dans sa nouvelle teneur proposée, les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » paragraphe.

Article 3

À la phrase liminaire, lorsqu'on se réfère au premier alinéa, il convient d'écrire « alinéa 1^{er} », en insérant les lettres « er » en exposant derrière le numéro.

Article 4

À l'article 6*bis*, paragraphe 3, alinéa 2, à insérer, il convient de reproduire avec exactitude la dénomination officielle du « Centre des technologies de l'information de l'État », telle qu'elle résulte de la loi modifiée 20 avril 2009 portant création du Centre des technologies de l'information de l'État.

À l'article 6*bis*, paragraphe 4, à insérer, les énumérations en lettres sont à remplacer par des énumérations en points « 1., 2., 3. etc. », ceci à des fins de cohérence avec le texte à modifier.

À l'article 6*bis*, paragraphe 6, à insérer, il convient de se référer au « paragraphe 2, point 1. » dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier. De plus, les institutions, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif. Partant, il y a lieu d'écrire « Admⁱⁿistration des douanes et accises ».

Article 5

L'article 11 à insérer est à formuler « Intitulé de citation ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 10 mars 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7462/05

N° 7462⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (19.5.2020).....	1
2) Texte coordonné.....	5

*

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

(19.5.2020)

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras) et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission a faites siennes (figurant en caractères soulignés).

Amendements*Amendement 1 – Article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h) et nouveau paragraphe 4*

La commission propose de modifier l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h) du projet de loi et d'ajouter un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :

- « h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs. **Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.**

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que

ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport.
- e) ~~s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.~~

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale. » »

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis, le Conseil d'État relève qu'à la lettre h), il est précisé que le conducteur qui transporte des machines destinées à son propre usage dans le cadre de son travail, est couvert par l'exemption. Par ailleurs, les auteurs entendent pallier la difficulté d'interprétation de « l'activité principale des conducteurs », en la définissant au niveau national et en reprenant la définition figurant dans les considérants de la directive 2003/59/CE. Ainsi, pour l'exemption prévue à la lettre h), l'activité est à considérer comme principale dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant. Les auteurs reprennent ainsi l'éclairage apporté par les considérants de la directive (UE) 2018/645. Or, en raison de la rédaction actuelle du projet, cette définition de l'activité principale risque de ne s'appliquer que pour la lettre h) du paragraphe sous examen.

À l'endroit de la lettre d), cette précision ne figure pas, alors que le projet sous avis prévoit l'exemption également pour les transports effectués sans passager depuis un centre de maintenance et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Le Conseil d'État comprend qu'il ne peut pas y avoir plusieurs définitions pour délimiter ce qu'il faut entendre par activité principale et exige dès lors, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, une définition uniforme de ce qui constitue l'activité principale.

La Haute Corporation constate dans son avis qu'« en disposant à la lettre c) de l'article sous examen que le transport doit être occasionnel et sans incidence sur la sécurité routière, les auteurs ne font que recopier l'option qui leur est laissée. » Par ailleurs, en imposant une limite de 10 kilomètres par trajet, le projet de loi définit à suffisance ce qu'il considère être comme un transport occasionnel et sans incidences sur la sécurité routière. Par conséquent, le Conseil d'État demande la suppression de la lettre c) du paragraphe.

En outre, le Conseil d'État note que le paragraphe 3 définit la distance déclenchant l'obligation de formation des conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires et ce faisant transpose l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2003/59/CE, dans sa nouvelle teneur.

Le Conseil d'État réitère son exigence sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, formulée à l'endroit du paragraphe 1^{er} quant à la nécessité d'une définition uniforme de l'activité principale.

Afin de tenir compte des deux oppositions formelles du Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'introduire un nouveau paragraphe 4 avec une définition uniforme de « l'activité principale » valable pour l'ensemble du texte.

Au paragraphe 2, comme suggéré par le Conseil d'État, la lettre c) est supprimée.

Amendement 2 – Article 4

La commission propose de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« Art. 4. Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article *6bis* libellé comme suit :

« Art. *6bis*. Banque de données **électronique nationale** et échange de données

(1) ~~Le ministre tient une banque de données électronique reprenant~~ Les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, **les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.**

(2) Dans ~~cette~~ la banque de données **visée au paragraphe 1^{er}** figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. ~~interconnexion~~ **échange d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3** avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne ~~elle~~ **comme** prévue à l'article 10*bis* de la directive 2003/59/CE précitée.
4. ~~échange d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3.~~

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de **la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données.**

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant **conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.**

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- a) 1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
- b) 2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.
- c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10*bis* de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de ~~l'a~~Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

Commentaire de l'amendement 2

À l'endroit du paragraphe 1^{er}, le Conseil d'Etat constate qu'il existe déjà une banque de données relative aux permis de conduire introduite en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS). La directive (UE) 2018/645 prévoit que la banque de données qu'elle vise à mettre en œuvre peut reposer sur « l'extension d'un réseau existant ». Tout comme la Commission nationale pour la protection des données, ci-après

« CNPD », le Conseil d'État se demande si la banque de données repose sur l'extension de la banque de données relative aux permis de conduire ou s'il s'agit d'une banque de données distincte. Le Conseil d'État fait sienne encore l'interrogation de la CNPD quant à l'articulation pratique entre les différents traitements de données mis en œuvre à travers ces deux bases de données.

Aux termes du paragraphe 1^{er}, et conformément à l'article 10*bis*, point 1, de la directive 2003/59/CE, la banque de données reprend les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés. Le Conseil d'État constate que les auteurs ne reprennent cependant pas les termes de l'article 10*bis*, point 2, de la directive 2003/59/CE, aux termes duquel peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les certificats ainsi que des informations concernant les procédures relatives aux certificats. Or, comme le relève la CNPD, les auteurs du projet de loi visent cette catégorie de données au commentaire de l'article. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de viser explicitement cette catégorie de données au dispositif sous revue, si telle est bien leur intention.

Au vu des observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire propose de remplacer le terme « électronique » par le terme « nationale », étant donné que la dénomination de la banque de données existante contient d'ores et déjà le terme « nationale ».

En outre, la commission note qu'il ne s'agit en effet pas de mettre en place une nouvelle banque de données, mais d'intégrer les informations relatives à la formation professionnelle dans la banque de données relative aux permis de conduire (EUCARIS). Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD sur ce point, la commission parlementaire propose de reformuler le paragraphe 1^{er} dans ce sens.

Par ailleurs, suite à l'observation afférente du Conseil d'État et de la CNPD, les renseignements contenus dans les certificats et les procédures administratives concernant les certificats sont ajoutés.

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État note qu'au point 3, l'« interconnexion » des données est définie comme finalité. À l'instar de la CNPD, le Conseil d'État relève que le terme « interconnexion » revêt en matière de protection des données une acception spécifique et ne se confond pas avec la notion d'« échange » des données. Dans la mesure où la directive 2003/59/CE vise l'« échange » des données, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, que le terme « interconnexion » soit remplacé par le terme « échange ».

Le Conseil d'État estime également, tout comme la CNPD, que la finalité visée au point 4 se trouve être redondante par rapport au point 3 et en demande, par conséquent, la suppression.

Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire décide de remplacer le terme « interconnexion » par le terme « échange » et de fusionner les points 3 et 4.

Au paragraphe 3, tout comme le relève la CNPD, le Conseil d'État note que la notion de « responsable de traitement » n'est pas définie dans la loi précitée du 1^{er} août 2018, mais à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données. Par conséquent, le Conseil d'État demande que le responsable du traitement soit défini par un renvoi à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données, et non pas par un renvoi à la loi précitée du 1^{er} août 2018.

Le paragraphe 3, alinéa 2, attribue au Centre des technologies de l'information de l'État, à la Société nationale de circulation automobile et aux organismes de formation la qualité de sous-traitant. Le Conseil d'État demande que la mention de la qualité de sous-traitant soit assortie d'un renvoi à l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.

Conformément aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire décide d'ajouter un renvoi au règlement général sur la protection des données pour le responsable du traitement ainsi que pour le sous-traitant.

Finalement au paragraphe 4, tout comme la CNPD, le Conseil d'État n'arrive pas à cerner, au niveau de la lettre c) du paragraphe sous examen, quelles catégories de données sont visées par les termes « informations nécessaires au financement de la formation ». Si de telles informations peuvent être nécessaires pour une participation étatique aux frais de la formation, un tel échange est étranger aux finalités énumérées au paragraphe 2, et plus généralement à l'objet de la loi en projet. Le Conseil d'État demande, par conséquent, la suppression de la lettre c).

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire décide la suppression de la lettre c).

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant dans un délai rapproché, étant donné que le délai prévu de transposition de la Directive (UE) 2018/645 en droit national est le 23 mai 2020.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras** et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission a faites siennes figurant en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.

Art. 1^{er}. Aux articles 1^{er} et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, la dénomination des catégories du permis de conduire est modifiée comme suit :

- a) La catégorie « C+E » devient la catégorie « CE » ;
- b) La catégorie « C1+E » devient la catégorie « C1E » ;
- c) La catégorie « D+E » devient la catégorie « DE » ;
- d) La catégorie « D1+E » devient la catégorie « D1E » ;

le terme « C+E » est remplacé par le terme « CE », le terme « C1+E » est remplacé par le terme « C1E », le terme « D+E » est remplacé par le terme « DE » et le terme « D1+E » est remplacé par le terme « D1E ». »

Art. 2. L'article 2 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 2. Exemptions

(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
- b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;
- c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;
- d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;

- e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;
- f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;
- g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;
- h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs. **Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.**

En ce qui concerne le point f) ~~du présent paragraphe~~, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport.
- ~~c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.~~

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pourcent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale. »

Art. 3. A l'article 3, point 3, de la même loi, il est inséré avant l'~~e~~^{premier} alinéa 1^{er} un nouvel alinéa libellé comme suit :

« La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement. »

Art. 4. Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article *6bis* libellé comme suit :

« Art. *6bis*. Banque de données **électronique nationale** et échange de données

(1) ~~Le ministre tient une banque de données électronique reprenant~~ Les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, **les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.**

(2) Dans ~~cette~~ la banque de données **visée au paragraphe 1^{er}** figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés

aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;

2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. interconnexion échange **d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3** avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.
- ~~4. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3.~~

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de ~~la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général l'article 4, point 7), du règlement général~~ sur la protection des données.

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant **conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.**

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- a) 1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
- b) 2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.
- c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'~~a~~Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

Art. 5. Après l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel article 11 libellé comme suit :

« ~~Art. 11. Référence~~ Intitulé de citation

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « Loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ». »

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7462/06

N° 7462⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(16.6.2020)

Par dépêche du 19 mai 2020, le président de la Chambre des députés a fait parvenir au Conseil d'État une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que du texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant les amendements parlementaires proposés et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les amendements introduits par la Commission de la mobilité et des travaux publics de la Chambre des députés visent à répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 10 mars 2020 sur le projet de loi sous avis.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS*Amendement 1*

Cet amendement vise avant tout à introduire un nouveau paragraphe 4 à l'article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie. Par cet amendement, la notion d'« activité principale » exprimée en pourcentage du temps glissant du conducteur ne s'applique plus uniquement aux conducteurs visés à l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), de la loi précitée du 5 juin 2009, mais bien à l'ensemble des conducteurs rentrant dans le champ d'application de la loi, y compris les conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires visés à l'article 2, paragraphe 3. L'amendement 1, en introduisant une définition uniforme de la notion d'« activité principale des conducteurs », répond ainsi aux observations du Conseil d'État qui se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), et paragraphe 3, de la loi précitée du 5 juin 2009 dans sa teneur résultant de la modification projetée.

Par ailleurs, l'amendement sous revue supprime, à l'article 2, paragraphe 2, de la loi précitée du 5 juin 2009, la lettre c) conformément à la demande formulée en ce sens par le Conseil d'État.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

Amendement 2

L'amendement sous revue entend répondre aux observations formulées par le Conseil d'État à l'encontre du nouvel article 6bis de la loi précitée du 5 juin 2009.

Ainsi, il reformule l'article 6bis, paragraphe 1^{er}, en disposant clairement que les informations relatives aux certificats de formation seront intégrées dans la banque de données existante relative aux permis de conduire.

Ensuite, à l'article 6bis, paragraphe 2, point 3, il remplace le terme « interconnexion » par le terme « échange », conformément à la demande du Conseil d'État. Ce dernier se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 6bis, paragraphe 2, point 3.

Encore en ce qui concerne l'article 6bis, paragraphe 2, l'amendement supprime le point 4, au vu de sa redondance avec le point 3, et répond ainsi à l'observation formulée par le Conseil d'État.

À l'article 6bis, paragraphe 3, l'amendement assortit les notions de « responsable de traitement » et de « sous-traitant » des renvois à la réglementation européenne en matière de protection des données et répond aux observations du Conseil d'État.

Enfin, il supprime encore l'article 6bis, paragraphe 4, lettre c), afin de répondre à l'observation selon laquelle un échange d'information relatif au financement de la formation est étranger à l'objet de la loi précitée du 5 juin 2009.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Amendement 1

À l'article 2, paragraphe 4, de la loi qu'il s'agit de modifier, il convient d'écrire « 30 pour cent » au lieu de « trente pour cent ».

Amendement 2

À l'article 6bis, paragraphe 3, alinéas 1^{er} et 2, de la loi qu'il s'agit de modifier, il y a lieu de citer l'intitulé complet du règlement général sur la protection des données, en écrivant « règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ».

Texte coordonné

Concernant l'article 1^{er} de la loi en projet, dans sa teneur amendée, il y a lieu de signaler une erreur matérielle, les termes « C1Ei » étant à remplacer par les termes « C1E ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 16 juin 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

7462/07

N° 7462⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(9.7.2020)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Yves CRUCHTEN, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marco SCHANK, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi élargé a été déposé à la Chambre des Députés le 30 juillet 2019 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi a été accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'un texte coordonné, d'un tableau de transposition et du journal officiel de l'Union européenne L112.

Le Conseil d'État a rendu son avis en date du 10 mars 2020. La Chambre de Commerce a émis son avis le 7 octobre 2019. La Commission nationale pour la protection des données a donné son avis le 15 novembre 2019.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a, lors de sa réunion du 15 mai 2020, désigné Monsieur Carlo Back rapporteur du projet de loi. Elle a examiné au cours de cette même réunion le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État.

Des amendements parlementaires ont été adoptés en date du 22 mai 2020.

Le Conseil d'État a donné son avis complémentaire en date du 16 juin 2020, avis que la commission a analysé dans sa réunion du 2 juillet 2020.

La commission a adopté le présent rapport lors de sa réunion du 9 juillet 2020.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national certaines dispositions de la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive

2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Il s'agit d'un enjeu de taille, car les dispositions relatives à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs visés ont pour but de professionnaliser le secteur du transport routier, de sensibiliser chaque conducteur à la sécurité et d'améliorer la sécurité routière sur l'ensemble du réseau routier européen.

La transposition se fait par le biais d'une modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, ainsi que par une modification du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Afin de permettre aux conducteurs de répondre aux nouvelles exigences entraînées par l'évolution du marché des transports routiers, le législateur avait, par le biais de la directive 2003/59/CE précitée, introduit une nouvelle législation s'appliquant à l'ensemble des conducteurs travaillant au sein de l'Union. La fixation d'une nouvelle réglementation européenne visait entre autres à assurer la qualité du conducteur à travers sa qualification tant pour l'accès à l'activité de conduite que pour la poursuite de celle-ci. Cette directive a été transposée en droit national par la loi et par le règlement grand-ducal de 2009 précités.

La loi du 5 juin 2009 visait un double objectif : d'une part, elle portait transposition de la directive 2003/59/CE et, d'autre part, elle s'inscrivait dans le cadre politique du programme gouvernemental de l'époque visant à améliorer la sécurité routière. La loi de 2009 prévoit que les conducteurs doivent obligatoirement suivre une qualification initiale d'une durée respectivement de 140 ou de 280 heures ainsi que des stages périodiques d'une durée totale de trente-cinq heures par période de cinq ans pour mettre à jour leurs connaissances et leur savoir-faire. Elle détaille en outre de façon explicite que cette formation doit comprendre des séances théoriques et pratiques couvrant, entre autres, la conduite sûre, les économies de carburant et les mesures d'arrimage de la charge. Partant, les conducteurs concernés doivent suivre la formation initiale depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2009 ainsi que la formation continue pour les permis de conduire de la catégorie D depuis septembre 2015, tandis que les dispositions relatives à la formation continue pour les permis de conduire de la catégorie C sont entrées en vigueur en septembre 2016.

Or, l'évaluation de la mise en œuvre de la directive de 2003 par la Commission européenne a révélé des lacunes, énumérées au quatrième considérant de la directive (UE) 2018/645 à transposer par le présent projet de loi : « [...] les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions ; le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante ; les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre ; et les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil. »

Par la nouvelle directive de 2018, le législateur européen vise donc à pallier ces lacunes. Les dispositions de la directive (UE) 2018/645 qui ne sont pas transposées par le présent projet de loi, le sont par le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement qui va de pair avec le présent projet de loi. Le « tableau de transposition » qui fait partie du dossier parlementaire détaille également les dispositions à transposer par le règlement grand-ducal.

Les principaux changements concernent la dénomination des catégories du permis de conduire, les exemptions par rapport aux dispositions de la loi et la création d'une banque de données en matière de certificats de formation comprenant l'échange entre États membres de l'UE et de l'Espace Economique Européen ainsi que la consultation des données par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises, afin de lutter plus efficacement contre le commerce illégal de faux certificats à l'échelle de l'Union européenne.

La directive visée prévoit comme délai de transposition le 23 mai 2020, respectivement le 23 mai 2021 pour le point 6 de l'article 1^{er} qui crée la base légale nécessaire à l'échange européen d'informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés par les États membres.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

1^{er} Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis du 10 mars 2020, le Conseil d'État s'est opposé formellement pour insécurité juridique au libellé des paragraphes 1 et 3 de l'article 1^{er} visant une définition non uniforme du terme « activité principale » et au libellé du paragraphe 2 de l'article 4 visant le remplacement du terme « interconnexion » par le terme « échange » dans le contexte des échanges de données avec les réseaux électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne.

Outre ces trois oppositions formelles, le Conseil d'État a également demandé d'éliminer certaines redondances et imprécisions, de préciser des renvois à d'autres textes de loi, notamment au Règlement général européen sur la protection des données, et il a fait siens certains points évoqués déjà par la CNPD. Il est renvoyé au chapitre V. Commentaires des articles pour le détail des remarques de la Haute Corporation.

Avis complémentaire du Conseil d'Etat

Le Conseil d'État a levé ses oppositions formelles par son avis complémentaire du 16 juin 2020 relatif aux deux amendements parlementaires. Le premier amendement, en introduisant une définition uniforme de la notion d'« activité principale des conducteurs », répond aux observations du Conseil d'État, tout comme le second amendement qui a remplacé le terme « interconnexion » par le terme « échange ».

*

IV. AUTRES AVIS

Avis de la Chambre des Métiers

Dans son avis du 12 août 2019, la Chambre des Métiers estime que les principaux changements introduit par le présent projet de loi concernent la dénomination des catégories du permis de conduire, les exemptions par rapport aux dispositions de la loi et la création d'une banque de données en matière de certificats de formation comprenant l'échange entre États membres de l'UE et de l'Espace Economique Européen ainsi que la consultation des données par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises.

La Chambre des Métiers est d'avis que la transposition de la directive n'entraîne pas de modifications substantielles à la législation en vigueur à l'exception du volet ayant trait à la création de la banque de données ainsi qu'à l'échange et à la consultation des données où il s'agit de veiller au respect des règles en matière de protection des données personnelles.

Elle tient cependant à renvoyer à son avis antérieur en date du 12 février 2016, notamment pour ce qui est de sa position de principe sur la présente législation et de sa position sur le financement des formations continues à caractère obligatoire. Il y a lieu de préciser par ailleurs la nature des informations au financement de la formation que doivent fournir les organismes de formation au ministre suivant l'article 6*bis* (4) c).

À l'exception des remarques énoncées ci-dessus, la Chambre des Métiers n'a formulé aucune observation particulière relative au projet de loi lui soumis pour avis.

Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis du 7 octobre 2019, la Chambre de Commerce n'a pas formulé de commentaires et approuve le projet de loi. Elle a mentionné les objectifs du projet de loi, les principales modifications

et la liste des conducteurs de véhicules désormais exclus du champ d'application des dispositions relatives à la formation initiale et à la formation continue.

Avis de la Commission Nationale pour la Protection des Données (CNPD)

Dans son avis du 15 novembre 2019, la CNPD explique d'emblée que son avis ne portera pas sur le cadre légal de la directive, qui a été décidé par le législateur européen lui-même, mais se limitera à des observations concernant des dispositions où les auteurs du projet de loi ont usé de leur marge de manœuvre laissée aux États membres lors de la transposition en droit national d'une directive européenne. Son avis se limite donc à commenter les nouvelles dispositions introduites par la directive concernant la mise en place d'un réseau électronique entre les États membres, tel que décrit ci-avant. Ces dispositions sont transposées en droit national à l'article 4 du projet de loi qui insère un nouvel article *6bis* intitulé « Banque de données électronique et échanges de données » dans la loi modifiée du 5 juin 2009.

La CNPD a tenu à faire des remarques à la fois sur la banque de données électronique visée par le nouvel article *6bis* de la loi modifiée du 5 juin 2009 (rôle des différents acteurs, finalités du traitement de données à caractère personnel, catégories de données à caractère personnel et les personnes concernées, accès aux données à caractère personnel et traçabilité des accès), sur l'échange de données à caractère personnel et sur la durée de conservation des données à caractère personnel.

En vertu des dispositions légales en vigueur, les bases légales instaurant des banques de données électroniques devraient établir des dispositions spécifiques visant à déterminer, entre autres, les types de données traitées, les personnes concernées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les durées de conservation des données ou encore les opérations et procédures de traitement. Dans ce contexte, la CNPD relève toutefois que certains éléments spécifiques relatifs au traitement de données ne sont pas (ou pas suffisamment) précisés dans la loi sous avis.

Par ailleurs, concernant le CTIE, la SNCA et les organismes de formation agréés visés à l'article 6 de la loi modifiée du 5 juin 2009, la Commission nationale comprend qu'ils agissent en tant que sous-traitant du ministre au sens du RGPD. Dans un souci de clarté, la CNPD recommande que le renvoi à la définition de « sous-traitant », visée à l'article 4, point 8) du RGPD pourrait être mentionnée à la fin du deuxième alinéa du paragraphe (3) du nouvel article *6bis*. En outre, il conviendrait de préciser si la SNCA, dans le cadre de la loi sous avis, agit en tant que sous-traitant du ministre dans le cadre de ses missions légales telles que prévues à l'alinéa 1^{er} du paragraphe (4) de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (telle qu'elle a été modifiée), qui dispose que : « Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire ».

La CNPD s'est par ailleurs demandé si le terme « interconnexion » ne pourrait pas être remplacé par le terme « échange », dans la mesure où le nouvel article *10bis* de la directive 2003/59/CE, introduit par la directive, n'emploie pas ce terme et mentionne la notion d'« échange », remarque qui fut reprise par le Conseil d'État. En effet, en matière de protection des données le concept d'« interconnexion » signifie que les traitements des données sont reliés et peuvent être gérés par les responsables des différents traitements concernés. Dans la mesure où les auteurs de la loi sous avis semblent vouloir viser un système de transmission de données par voie électronique et non une réelle interconnexion, il conviendrait dès lors, afin d'éviter toute confusion, d'adapter la terminologie.

La Commission Nationale pour la Protection des Données s'interroge ensuite sur les catégories de données visées par le terme « informations nécessaires au financement de la formation » alors qu'aucune précision supplémentaire concernant ce type de données n'est apportée dans le commentaires des articles. De plus, elle s'interroge également sur la collecte ou non de certaines catégories de données qui sont visées par les auteurs du projet de loi sous avis, dans leurs commentaires relatifs au nouvel article *6bis*, sans toutefois être reprises dans le texte dudit article. Il convient, en effet, de constater que les « informations relatives à la formation professionnelle (catégorie, durée de validité) » et les « informations sur des procédures administratives relatives aux certificats », bien que mentionnées dans les commentaires du projet de loi, n'apparaissent pas dans le texte du nouvel article *6bis*.

La CNPD rappelle que les dispositions du paragraphe (3) du nouvel article *10bis* de la directive 2003/59/CE, introduit par la directive à transposer, disposent que : « *Les Etats membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées aux seules fins de contrôler le respect de la présente directive, et en particulier des exigences de formation établies dans la présente directive,*

conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ». Or, dans la mesure où une loi doit être suffisamment claire et précise afin de permettre aux personnes concernées de connaître l'étendue des limitations ainsi que les conséquences éventuelles pour elles, il conviendrait de préciser le cadre légal des contrôles pouvant être effectués par les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises. La Commission Nationale pour la Protection des Données recommande dès lors d'insérer à la fin du paragraphe (6) du nouvel article 6bis, la formulation suivante : « *conformément à leurs pouvoirs de l'article tels que visés au paragraphe (3) de l'article 7 de la présente loi* ».

En outre, l'article 32 du RGPD dispose que : « *le responsable du traitement et le sous-traitant mettent en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque* ». Pareilles mesures doivent être mises en œuvre afin d'éviter notamment des accès non-autorisés aux données ou des fuites de données. Parmi ces mesures de sécurité, la Commission Nationale pour la Protection des Données estime important que seules les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions et de leurs tâches professionnelles soient habilitées à avoir accès aux données nécessaires. Dans ce contexte, la CNPD recommande donc vivement de définir une politique de gestion des accès, afin de pouvoir identifier dès le début la personne ou le service, au sein de chaque entité ou administration concernée, qui aurait accès aux données ou, dans le cadre des administrations, à l'interface informatique mise à disposition par le CTIE, et à quelles données précises cette personne ou ce service aurait accès.

En outre, il est nécessaire de prévoir un système de journalisation des accès dont les données de journalisation sont conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement.

Par ailleurs, la CNPD se demande si la formulation du paragraphe (5) du nouvel article 6bis de la modifiée du 5 juin 2009 n'aurait pas une portée plus large que les dispositions prévues par la directive concernant les données faisant l'objet d'un tel échange. Cela reviendrait, en effet, à prévoir un échange de données sur des catégories de données non prévues par la directive.

Enfin, la CNPD regrette dans son avis que la loi sous avis ne fasse pas mention de la durée de conservation des données à caractère personnel collectées pour les finalités énoncées au paragraphe (2) de l'article 6bis. Or, conformément à l'article 5, paragraphe (1), lettre e) du RGPD, les données à caractère personnel ne doivent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées. En l'absence de précision sur ce point dans le projet de loi ou dans le commentaire des articles, la CNPD n'était pas en mesure d'apprécier si, en l'occurrence, le principe de durée de conservation limitée des données a été respecté.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans son avis du 10 mars 2020 que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire a décidé de suivre cette suggestion.

Article 1^{er}

Cet article transpose la nouvelle annexe III de la directive en alignant la dénomination des catégories du permis de conduire à celle utilisée dans la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Ainsi, le « + » entre les lettres des différentes catégories est supprimé. Partant, la catégorie C+E devient la catégorie CE, C1+E devient C1E, D+E devient DE et D1+E devient D1E dans l'ensemble des articles de la loi.

L'article 1^{er} n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans ses observations quant au fond dans son avis du 10 mars 2020, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'il convient de libeller l'article sous examen comme suit :

« Art. 1^{er}. Aux articles 1^{er} et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le

développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, le terme « C+E » est remplacé par le terme « CE », le terme « C1+E » est remplacé par le terme « C1E », le terme « D+E » est remplacé par le terme « DE » et le terme « D1+E » est remplacé par le terme « D1E ». »

La commission a décidé de reprendre cette proposition de texte.

Le Conseil d'État note dans son avis complémentaire du 16 juin 2020 que dans sa teneur amendée, il y a lieu de signaler une erreur matérielle, les termes « C1Ei » étant à remplacer par les termes « C1E ».

Article 2

L'article 2 du projet de loi remplace l'ancien article 2 de la loi précitée modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

L'article énumère les exemptions pour lesquelles le conducteur n'a pas besoin de suivre une formation. Par ce nouvel article, certaines exemptions sont modifiées et de nouvelles sont ajoutées.

Paragraphe 1^{er}

Les lettres a), b), c), e), f) et g) n'appellent pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 10 mars 2020.

Dans son avis, le Conseil d'État relève qu'à la lettre h), il est précisé que le conducteur qui transporte des machines destinées à son propre usage dans le cadre de son travail, est couvert par l'exemption. Par ailleurs, les auteurs entendent pallier la difficulté d'interprétation de « l'activité principale des conducteurs », en la définissant au niveau national et en reprenant la définition figurant dans les considérants de la directive 2003/59/CE. Ainsi, pour l'exemption prévue à la lettre h), l'activité est à considérer comme principale dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant. Les auteurs reprennent ainsi l'éclairage apporté par les considérants de la directive (UE) 2018/645. Or, en raison de la rédaction actuelle du projet, cette définition de l'activité principale risque de ne s'appliquer que pour la lettre h) du paragraphe sous examen.

À l'endroit de la lettre d), cette précision ne figure pas, alors que le projet sous avis prévoit l'exemption également pour les transports effectués sans passager depuis un centre de maintenance et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Le Conseil d'État comprend qu'il ne peut pas y avoir plusieurs définitions pour délimiter ce qu'il faut entendre par activité principale et exige dès lors, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, une définition uniforme de ce qui constitue l'activité principale.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 de l'article sous examen entend transposer la nouvelle teneur de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2003/59/CE, modifiée par la directive (UE) 2018/645. L'article en question prévoit des exemptions à l'obligation de formation, lorsque la conduite est pratiquée peu fréquemment, dans des régions rurales et par des conducteurs aux fins d'approvisionnement de leur propre entreprise. La lettre c) de l'article laisse aux États membres l'option de considérer le transport rural comme étant occasionnel sans incidences sur la sécurité routière. Le septième considérant de la directive (UE) 2018/645 explique ainsi qu'« il y a lieu de laisser aux États membres le pouvoir discrétionnaire de déterminer si ladite conduite peut être considérée comme étant occasionnelle et si une telle exemption a des incidences sur la sécurité routière : par exemple, en fonction du type de route, du volume du trafic ou de la présence d'usagers vulnérables de la route ».

Le Conseil d'État constate qu'en disposant à la lettre c) de l'article sous examen que le transport doit être occasionnel et sans incidence sur la sécurité routière, le projet de loi ne fait que recopier l'option qui leur est laissée. Par ailleurs, en imposant une limite de 10 kilomètres par trajet, le projet de loi définit à suffisance ce qu'il considère être comme un transport occasionnel et sans incidences sur la sécurité routière. Par conséquent, le Conseil d'État demande la suppression de la lettre c) du paragraphe sous examen.

Paragraphe 3

En outre, le Conseil d'État note que le paragraphe 3 définit la distance déclenchant l'obligation de formation des conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires et ce faisant transpose l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2003/59/CE, dans sa nouvelle teneur.

Le Conseil d'État réitère son exigence sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, formulée à l'endroit du paragraphe 1^{er} quant à la nécessité d'une définition uniforme de l'activité principale.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), alinéa 2, dans sa nouvelle teneur proposée, les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » paragraphe.

Afin de tenir compte des deux oppositions formelles du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé d'introduire un nouveau paragraphe 4 avec une définition uniforme de « l'activité principale », valable pour l'ensemble du texte.

Au paragraphe 2, comme suggéré par le Conseil d'État, la lettre c) est supprimée.

En outre, la commission a décidé de suivre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

La commission a par conséquent décidé de modifier l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h) du projet de loi et d'ajouter un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :

« h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs. **Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.**

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport.
- c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale. » »

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, le Conseil d'État constate que cet amendement vise avant tout à introduire un nouveau paragraphe 4 à l'article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie. Par cet amendement, la notion d'« activité principale » exprimée en pourcentage du temps glissant du conducteur ne s'applique plus uniquement aux conducteurs visés à l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), de la loi précitée du 5 juin 2009, mais bien à l'ensemble des conducteurs rentrant dans le champ d'application de la loi, y compris les 2 conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires visés à l'article 2, paragraphe 3. L'amendement 1, en introduisant une définition uniforme de la notion d'« activité principale des conducteurs », répond ainsi aux observations du Conseil d'État qui se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), et du paragraphe 3, de la loi précitée du 5 juin 2009 dans sa teneur résultant de la modification projetée.

Par ailleurs, l'amendement sous revue supprime, à l'article 2, paragraphe 2, de la loi précitée du 5 juin 2009, la lettre c) conformément à la demande formulée en ce sens par le Conseil d'État.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 2, paragraphe 4, de la loi qu'il s'agit de modifier, il convient d'écrire « 30 pour cent » au lieu de « trente pour cent ».

La commission reprend cette suggestion.

Article 3

Étant donné que l'article 7 de la directive énumère dans sa nouvelle version certaines matières sur lesquelles la formation continue doit être axée, les auteurs du présent projet ont opté de reprendre ces matières au point 3 de l'article 3. À cette fin, un nouvel alinéa premier est inséré, tout en conservant les autres alinéas de ce point 3. Cette disposition se trouvant également déjà partiellement à l'article 4 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité, celui-ci sera modifié en conséquence.

L'article 3 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans ses observations quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à la phrase liminaire, lorsqu'on se réfère au premier alinéa, il convient d'écrire « alinéa 1^{er} », en insérant les lettres « er » en exposant derrière le numéro.

La commission a décidé de faire droit à ces remarques.

Article 4

La directive introduit un nouvel article 10*bis* qui prévoit la mise en place d'un réseau électronique afin de pouvoir échanger les informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés. À cette fin, la banque de données doit contenir des informations concernant le contenu des certificats de formation ainsi que des informations sur des procédures administratives relatives aux certificats. Le présent article crée la base légale nationale pour cet échange.

Paragraphe 1^{er}

À l'endroit du paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État constate dans son avis du 10 mars 2020 qu'il existe déjà une banque de données relative aux permis de conduire introduite en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS). La directive (UE) 2018/645 prévoit que la banque de données qu'elle vise à mettre en œuvre peut reposer sur « l'extension d'un réseau existant ». Tout comme la Commission nationale pour la protection des données, ci-après « CNPD », le Conseil d'État se demande si la banque de données repose sur l'extension de la banque de données relative aux permis de conduire ou s'il s'agit d'une banque de données distincte. Le Conseil d'État fait sienne encore l'interrogation de la CNPD quant à l'articulation pratique entre les différents traitements de données mis en œuvre à travers ces deux bases de données.

Aux termes du paragraphe 1^{er}, et conformément à l'article 10*bis*, point 1, de la directive 2003/59/CE, la banque de données reprend les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés. Le Conseil d'État constate que les auteurs ne reprennent cependant pas les termes de l'article 10*bis*, point 2, de la directive 2003/59/CE, aux termes duquel peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les certificats ainsi que des informations concernant les procédures relatives aux certificats. Or, comme le relève la CNPD, les auteurs du projet de loi visent cette catégorie de données au commentaire de l'article. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de viser explicitement cette catégorie de données au dispositif sous revue, si telle est bien leur intention.

Au vu des observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire a décidé de remplacer le terme « électronique » par le terme « nationale », étant donné que la dénomination de la banque de données existante contient d'ores et déjà le terme « nationale ».

En outre, la commission note qu'il ne s'agit en effet pas de mettre en place une nouvelle banque de données, mais d'intégrer les informations relatives à la formation professionnelle dans la banque de données relative aux permis de conduire (EUCARIS). Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD sur ce point, la commission parlementaire propose de reformuler le paragraphe 1^{er} dans ce sens.

Par ailleurs, suite à l'observation afférente du Conseil d'État et de la CNPD, les renseignements contenus dans les certificats et les procédures administratives concernant les certificats sont ajoutés.

Paragraphe 2

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État note qu'au point 3, l'« interconnexion » des données est définie comme finalité. À l'instar de la CNPD, le Conseil d'État relève que le terme « interconnexion » revêt en matière de protection des données une acception spécifique et ne se confond pas avec la notion d'« échange » des données. Dans la mesure où la directive 2003/59/CE vise l'« échange » des données, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, que le terme « interconnexion » soit remplacé par le terme « échange ».

Le Conseil d'État estime également, tout comme la CNPD, que la finalité visée au point 4 se trouve être redondante par rapport au point 3 et en demande, par conséquent, la suppression.

Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire a décidé de remplacer le terme « interconnexion » par le terme « échange » et de fusionner les points 3 et 4.

Paragraphe 3

Au paragraphe 3, tout comme le relève la CNPD, le Conseil d'État note que la notion de « responsable de traitement » n'est pas définie dans la loi précitée du 1^{er} août 2018, mais à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données. Par conséquent, le Conseil d'État demande que le responsable du traitement soit défini par un renvoi à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données, et non pas par un renvoi à la loi précitée du 1^{er} août 2018.

Le paragraphe 3, alinéa 2, attribue au Centre des technologies de l'information de l'État, à la Société nationale de circulation automobile et aux organismes de formation la qualité de sous-traitant. Le Conseil d'État demande que la mention de la qualité de sous-traitant soit assortie d'un renvoi à l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.

Conformément aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire a décidé d'ajouter un renvoi au règlement général sur la protection des données pour le responsable du traitement ainsi que pour le sous-traitant.

Paragraphe 4

Finalement, au paragraphe 4, tout comme la CNPD, le Conseil d'État n'arrive pas à cerner, au niveau de la lettre c) du paragraphe sous examen, quelles catégories de données sont visées par les termes « informations nécessaires au financement de la formation ». Si de telles informations peuvent être nécessaires pour une participation étatique aux frais de la formation, un tel échange est étranger aux finalités énumérées au paragraphe 2, et plus généralement à l'objet de la loi en projet. Le Conseil d'État demande, par conséquent, la suppression de la lettre c).

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé la suppression de la lettre c).

Paragraphe 5

Ce paragraphe n'appelle ni d'observations de la part de la Haute Corporation, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Paragraphe 6

Le Conseil d'État demande de viser les « membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 ».

La commission a décidé de reprendre cette suggestion de texte du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 6bis, paragraphe 3, alinéa 2, à insérer, il convient de reproduire avec exactitude la dénomination officielle du « Centre des technologies de l'information de l'État », telle qu'elle résulte de la loi modifiée 20 avril 2009 portant création du Centre des technologies de l'information de l'État.

À l'article 6bis, paragraphe 4, à insérer, les énumérations en lettres sont à remplacer par des énumérations en points « 1., 2., 3. etc. », ceci à des fins de cohérence avec le texte à modifier.

À l'article 6bis, paragraphe 6, à insérer, il convient de se référer au « paragraphe 2, point 1. » dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier. De plus, les institutions, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif.

Partant, il y a lieu d'écrire « Administration des douanes et accises ».

La commission a décidé de reprendre toutes les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Il est encore expliqué au sein de la commission que sera utilisée en l'occurrence la base de données relative aux permis de conduire au Luxembourg. Cette banque de données est reliée par le biais du système EUCARIS au système européen commun RESPER permettant l'échange d'informations relatif aux permis de conduire entre les différents États membres. Les règles pour la durée de conservation dans la présente loi sont identiques à celles déjà appliquées à la base de données relative aux permis de conduire au Luxembourg (notamment retrait en cas de décès).

La commission a décidé par conséquent de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« **Art. 4.** Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article 6bis libellé comme suit :

« **Art. 6bis.** Banque de données **électronique nationale** et échange de données

(1) **Le ministre tient une banque de données électronique reprenant** Les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, **les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.**

(2) Dans **cette la** banque de données **visée au paragraphe 1^{er}** figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. interconnexion échange **d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3** avec les réseaux électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.
4. **échange d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3.**

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de **la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général l'article 4, point 7), du règlement général** sur la protection des données.

Le Centre des technologies de l'information de l'État, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant **conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.**

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- a) 1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
- b) 2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.
- c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres États membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, l'amendement sous revue entend répondre aux observations formulées par le Conseil d'État à l'encontre du nouvel article 6bis de la loi précitée du 5 juin 2009.

Ainsi, il reformule l'article 6bis, paragraphe 1er, en disposant clairement que les informations relatives aux certificats de formation seront intégrées dans la banque de données existante relative aux permis de conduire.

Ensuite, à l'article 6bis, paragraphe 2, point 3, il remplace le terme « interconnexion » par le terme « échange », conformément à la demande du Conseil d'État. Ce dernier se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 6bis, paragraphe 2, point 3.

Encore en ce qui concerne l'article 6bis, paragraphe 2, l'amendement supprime le point 4, au vu de sa redondance avec le point 3, et répond ainsi à l'observation formulée par le Conseil d'État.

À l'article 6bis, paragraphe 3, l'amendement assortit les notions de « responsable de traitement » et de « sous-traitant » des renvois à la réglementation européenne en matière de protection des données et répond aux observations du Conseil d'État.

Finalement, il supprime encore l'article 6bis, paragraphe 4, lettre c), afin de répondre à l'observation selon laquelle un échange d'information relatif au financement de la formation est étranger à l'objet de la loi précitée du 5 juin 2009.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 6bis, paragraphe 3, alinéas 1er et 2, de la loi qu'il s'agit de modifier, il y a lieu de citer l'intitulé complet du règlement général sur la protection des données, en écrivant « règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ».

La commission décide de cette reprendre cette suggestion.

Article 5

Cet article propose d'introduire un intitulé de citation.

Cet article n'appelle pas d'observations quant au fond ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 10 mars 2020, ni de la part de commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'article 11 à insérer est à formuler « Intitulé de citation ».

La commission décide de reprendre cette suggestion de texte.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7462 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Art. 1^{er}. Aux articles 1^{er} et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, le terme « C+E » est remplacé par le terme « CE », le terme « C1+E » est remplacé par le terme « C1E », le terme « D+E » est remplacé par le terme « DE » et le terme « D1+E » est remplacé par le terme « D1E ». »

Art. 2. L'article 2 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 2. Exemptions

- (1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :
- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
 - b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;
 - c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;
 - d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
 - e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;
 - f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;
 - g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;
 - h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs.

En ce qui concerne le point f), la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

- (2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :
- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
 - b) le conducteur ne propose pas de services de transport.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport

de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale. »

Art. 3. A l'article 3, point 3, de la même loi, il est inséré avant l'alinéa 1^{er} un nouvel alinéa libellé comme suit :

« La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement. »

Art. 4. Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article *6bis* libellé comme suit :

« Art. 6bis. Banque de données nationale et échange de données

(1) Les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

(2) Dans la banque de données visée au paragraphe 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. échange d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3 avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne tel que prévue à l'article 10*bis* de la directive 2003/59/CE précitée.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10*bis* de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3, sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

Art. 5. Après l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel article 11 libellé comme suit :

« Art. 11. Intitulé de citation

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « Loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ». »

Luxembourg, le 9 juillet 2020

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7462/08

N° 7462⁸**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(17.7.2020)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 14 juillet 2020 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 juillet 2020 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 10 mars et 16 juin 2020 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 12 votants, le 17 juillet 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agné DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 09 juillet 2020

Ordre du jour :

1. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7520 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7600 Projet de loi relative à la construction d'un nouveau bâtiment pour les Archives nationales à Belval

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Aly Kaes, M. Marco Schank

M. David Wagner, observateur délégué

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

M. Alain Disiviscour du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Monsieur Luc Dhamen, directeur du Fonds Belval

Madame Daniela Di Santo, du Fonds Belval

Madame la Ministre de la Culture, Sam Tanson

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. **7462** **Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

Suite à une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

2. **7520** **Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné**

Suite à une brève présentation, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

3. **7600** **Projet de loi relative à la construction d'un nouveau bâtiment pour les Archives nationales à Belval**

D'emblée, Monsieur Carlo Back est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation PowerPoint pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document annexé au présent procès-verbal.

Le projet de loi a pour objet l'autorisation du financement, de la construction et de l'équipement d'un nouveau bâtiment, y compris l'aménagement des alentours, pour les Archives nationales de Luxembourg (ANLux) sur le site de Belval. Ce nouveau bâtiment regroupera sur un même site tous les dépôts – dispersés actuellement sur cinq sites différents – et toute l'administration des Archives, ce qui permettra non seulement d'améliorer les conditions et la gestion du stockage, mais aussi d'assurer un meilleur accueil et un bon accompagnement de toute personne désireuse de consulter les archives.

Ce nouveau bâtiment fait partie du vaste programme de construction de la Cité des Sciences, de la Recherche et de l'Innovation qui comporte deux pôles de développement principaux : le pôle universitaire, concentré au Nord de la Terrasse des Hauts Fourneaux, et le pôle socioculturel, au Sud. Le pôle socioculturel, qui s'articule autour de l'ensemble industriel conservé des Hauts Fourneaux, comprend notamment la bibliothèque universitaire, le Luxembourg Learning Centre, la Rockhal et recevra donc aussi le nouveau bâtiment des ANLux.

Sur base du devis estimatif des coûts, le présent projet de loi autorise le Gouvernement à engager des dépenses ne dépassant pas le montant de 77 270 000 d'euros. Ce montant correspond à la valeur 811,88 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2019.

Le Gouvernement entend faire procéder à la réalisation des travaux par le Fonds Belval, établissement public régi par les dispositions de la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest. Selon les détails du programme de construction, la surface nette d'exploitation du bâtiment sera de 15 952 m².

La commission procède ensuite à l'examen des articles du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} autorise le Gouvernement à faire procéder sur le site de Belval-Ouest à la construction et à l'équipement d'un nouveau bâtiment pour les Archives nationales du Luxembourg, ainsi que l'aménagement des alentours.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État. La commission n'a pas non plus d'observation à faire.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} avril 2019 (valeur 811,88) ; il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 juin 2020.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État indique que, en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont à séparer par une espace insécable pour écrire « 77 270 000 euros ».

Par ailleurs, il y a lieu d'écrire « toutes taxes comprises » en toutes lettres.

La commission parlementaire décide de suivre les propositions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Article 3

L'article 3 dispose que les travaux, l'aménagement des alentours et l'équipement faisant l'objet du présent projet de loi sont réalisés par l'établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest et que les dépenses visées à l'article 2 du présent projet de loi sont à charge des crédits mis à la disposition de ce dernier dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 3 de la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création de l'établissement public.

L'article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 juin 2020. Cependant, il suggère de supprimer la virgule après les termes « y compris son équipement ».

Suite à une intervention de Monsieur Marc Lies (CSV), qui salue le concept de stockage de l'énergie électrique produite par les modules photovoltaïques, il est précisé que le projet prévoit cette possibilité de stockage d'une partie de l'énergie électrique produite, notamment afin de réduire les pointes de puissance et l'énergie électrique soutirée sur le réseau public, tout en sachant que l'autorisation y relative devra encore être demandée et accordée¹.

[Note du secrétariat : À l'issue de la réunion de la Commission, le volume de la surface nécessaire au stockage de l'énergie électrique prévue au projet a été vérifié : le local « batteries » a une surface d'environ 20 m² sur un total de 1 000 m² pour les installations techniques, ce qui correspond à quelque 2% de la surface technique totale.]

4. Divers

Aucun point « divers » n'est soulevé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

¹ Selon le communiqué de presse du 13 février 2020 de l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR), l'autoconsommation est possible tout en ayant été rendue plus attractive en date du 1^{er} janvier 2020.



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 02 juillet 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 24 octobre 2019, 7 novembre 2019, 23 janvier 2020, 6 février 2020, 27 février 2020, 5 mars 2020, de la réunion jointe du 5 mars 2020 et de la réunion du 14 mai 2020
2. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 7506 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7520 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Alain Disiviscour, M. Pol Philippe, M. Gilles Caspar, Mme Irena Medakovic,
M. Jeannot Poeker, M. Laurent Dahm, du Ministère de la Mobilité et des
Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 24 octobre 2019, 7 novembre 2019, 23 janvier 2020, 6 février 2020, 27 février 2020, 5 mars 2020, de la réunion jointe du 5 mars 2020 et de la réunion du 14 mai 2020

Les projets de procès-verbal sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Le Conseil d'État a donné son avis complémentaire en date du 16 juin 2020.

La commission procède à son examen :

Article 1^{er}

Le Conseil d'État note dans son avis complémentaire du 16 juin 2020 relatif au projet de loi que dans sa teneur amendée, il y a lieu de signaler une erreur matérielle, les termes « C1Ei » étant à remplacer par les termes « C1E ».

La commission décide de suivre cette suggestion.

Article 2

Paragraphe 3

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, le Conseil d'État constate que cet amendement vise avant tout à introduire un nouveau paragraphe 4 à l'article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à

la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie. Par cet amendement, la notion d'« activité principale » exprimée en pourcentage du temps glissant du conducteur ne s'applique plus uniquement aux conducteurs visés à l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), de la loi précitée du 5 juin 2009, mais bien à l'ensemble des conducteurs rentrant dans le champ d'application de la loi, y compris les conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires visés à l'article 2, paragraphe 3. L'amendement 1, en introduisant une définition uniforme de la notion d'« activité principale des conducteurs », répond ainsi aux observations du Conseil d'État qui se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), et paragraphe 3, de la loi précitée du 5 juin 2009 dans sa teneur résultant de la modification projetée.

Par ailleurs, l'amendement sous revue supprime, à l'article 2, paragraphe 2, de la loi précitée du 5 juin 2009, la lettre c) conformément à la demande formulée en ce sens par le Conseil d'État.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 2, paragraphe 4, de la loi qu'il s'agit de modifier, il convient d'écrire « 30 pour cent » au lieu de « trente pour cent ».

La commission reprend cette suggestion.

Paragraphe 6

Dans son avis complémentaire du 16 juin 2020, l'amendement sous revue entend répondre aux observations formulées par le Conseil d'État à l'encontre du nouvel article 6*bis* de la loi précitée du 5 juin 2009.

Ainsi, il reformule l'article 6*bis*, paragraphe 1^{er}, en disposant clairement que les informations relatives aux certificats de formation seront intégrées dans la banque de données existante relative aux permis de conduire.

Ensuite, à l'article 6*bis*, paragraphe 2, point 3, il remplace le terme « interconnexion » par le terme « échange », conformément à la demande du Conseil d'État. Ce dernier se trouve dès lors en mesure de lever l'opposition formelle qu'il avait émise à l'encontre de l'article 6*bis*, paragraphe 2, point 3.

Encore en ce qui concerne l'article 6*bis*, paragraphe 2, l'amendement supprime le point 4, au vu de sa redondance avec le point 3, et répond ainsi à l'observation formulée par le Conseil d'État.

À l'article 6*bis*, paragraphe 3, l'amendement assortit les notions de « responsable de traitement » et de « sous-traitant » des renvois à la réglementation européenne en matière de protection des données et répond aux observations du Conseil d'État.

Finalement, il supprime encore l'article 6*bis*, paragraphe 4, lettre c), afin de répondre à l'observation selon laquelle un échange d'information relatif au financement de la formation est étranger à l'objet de la loi précitée du 5 juin 2009.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement sous examen.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'à l'article 6*bis*, paragraphe 3, alinéas 1^{er} et 2, de la loi qu'il s'agit de modifier, il y a lieu de citer l'intitulé complet du règlement général sur la protection des données, en écrivant « règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) ».

La commission décide de cette reprendre cette suggestion.

La commission convient de préparer un projet de rapport pour la réunion du 9 juillet 2020.

3. 7506 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement**

La commission procède à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 9 juin 2020.

Article 1^{er}

Le Conseil d'État demande que les termes « véhicules autoroutiers » soient remplacés dans le projet de loi par les termes « véhicules automobiles ». Les termes en question sont remplacés dans la version amendée, à l'exception de deux occurrences, où les termes « véhicules autoroutiers » sont remplacés par les termes « voitures à personnes » afin de préciser que les dispositions en question se réfèrent à cette catégorie de véhicules. Les termes « véhicules routiers » désignent, selon le Code de la Route, tous les véhicules qui servent normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses. De surcroît, ces termes sont déjà utilisés dans le texte de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

La commission propose d'une part, d'adopter certaines propositions du Conseil d'État formulées dans son avis du 9 juin 2020 et, d'autre part, de modifier la date de l'entrée en vigueur de la loi en projet.

En outre, la commission propose de faire droit à l'exigence formulée par le Conseil d'État de mentionner avec exactitude l'intégralité de l'intitulé de la directive 2007/46/CE. Ainsi, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020, l'amendement fait référence à l'annexe IX de la « directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre

pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules » et pour les véhicules produits après le 31 août 2020, l'amendement fait référence à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du nouveau « règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules », qui est entré en vigueur le 5 juillet 2020. La prise en compte du règlement d'exécution (UE) 2020/683 est devenue inévitable, étant donné que la date d'application proposée du présent projet de loi a été reculée.

Dans le même esprit, le Conseil d'État demande de renvoyer directement aux rubriques applicables dans les textes européens. Cependant, comme les numéros des rubriques du certificat de conformité changent régulièrement, il est décidé ne pas donner suite à la demande du Conseil d'État, i.e. de ne pas renvoyer dans le projet de loi à des numéros précis des rubriques applicables, susceptibles d'être régulièrement modifiées.

Le Conseil d'État s'est également interrogé dans son avis du 9 juin 2020 sur les termes « immatriculation » et « première mise en circulation ». Le terme « immatriculation » décrit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation et ne donne aucune indication s'il s'agit de la première immatriculation au Luxembourg ou dans l'Union européenne. Cependant, le terme « première mise en circulation » est le vocabulaire repris à l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui indique la date à laquelle un véhicule a été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg ou au sein de l'Union européenne. Il est ainsi primordial que l'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement, précise que la date de la première mise en circulation fait foi pour déterminer si, soit la valeur NEDC, soit la valeur WLTP, est applicable pour le calcul de la taxe sur les voitures à personnes.

Dans le projet de loi initial, la mise en application des valeurs WLTP pour le calcul de la taxe sur les véhicules routiers était initialement prévue pour toutes les voitures à personnes dont la date de la première mise en circulation se situe après le 29 février 2020. Au cours de la réunion jointe de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 27 février 2020, deux amendements au projet de loi ont été adoptés afin de reporter cette mise en vigueur au premier jour du mois qui suit celui de la publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Dans un souci de prendre en considération les effets négatifs causés par la crise sanitaire actuelle, la commission propose en outre de réintroduire une date d'application précise, à partir de laquelle la valeur CO₂ combinée déterminée par le nouveau cycle d'homologation WLTP sera appliquée pour déterminer la taxe sur les voitures à personnes. Ainsi, la date d'application proposée est le 1^{er} janvier 2021, c'est-à-dire la date ultime possible. Une telle approche permet à la fois de garantir une démarche harmonisée avec une seule date bien précise pour la mise en application des dispositions y relatives et

d'éliminer toutes sortes d'incertitudes pour les garagistes et les futurs propriétaires des voitures à personnes. S'y ajoute qu'une mise en application à partir du 1^{er} janvier 2021 correspond également à la revendication formulée par la Chambre des Métiers dans son avis du 14 janvier 2020 : « (...) qu'il serait opportun de laisser une phase de transition jusqu'au 1^{er} janvier 2021 avant l'introduction de la nouvelle taxation, permettant ainsi aux consommateurs d'avoir recours à une offre alternative plus étoffée, en termes de nouveaux modèles, et d'une meilleure infrastructure permettant une mobilité décarbonisée ».

La commission propose par conséquent de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« ~~Art. 1^{er}. Le paragraphe 1^{er} de l'article 36~~ L'article 36, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement est remplacé comme suit :

« (1) Sauf disposition contraire, la taxe pour les voitures à personnes de la catégorie M1 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2001 pour la première fois, propulsées par un moteur à piston alimenté par un carburant liquide ou gazeux, est calculée conformément à la formule suivante :

Taxe (en euros) = a * b * c

où « a » représente, pour ~~toutes~~ **les véhicules autoroutiers voitures à personnes** immatriculés au Luxembourg avant ~~l'entrée en vigueur de la présente loi le 1^{er} janvier 2021~~, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « New European Driving Cycle » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, pour les véhicules produits après le 31 août 2020, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ~~autoroutier~~ **routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules ~~autoroutiers routiers~~, et où « a » représente, pour ~~toutes~~ **les véhicules autoroutiers voitures à personnes** dont la première mise en circulation est effectuée ~~après la mise en vigueur de la présente loi à partir du 1^{er} janvier 2021~~, la valeur combinée de CO₂ en g/km déterminée lors du cycle d'essai dit « Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure » telle que reprise au certificat de conformité communautaire défini à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE **précitée, pour les véhicules produits jusqu'au 31 août 2020 et à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution 2020/683 précité, pour les véhicules produits après le 31 août 2020**, soit dans un autre certificat équivalent délivré par le constructeur du véhicule ~~autoroutier~~ **routier** et enregistré dans le fichier de la base de données nationale sur les véhicules ~~autoroutiers routiers~~,

où « b » représente un multiplicateur, qui ne peut dépasser :
– 1,50 pour les véhicules équipés d'un moteur à carburant diesel ;
– 1,00 pour les véhicules équipés d'un moteur autre qu'à carburant diesel,

et où « c » représente un facteur exponentiel qui équivaut à 0,5 lorsque les émissions de CO₂ ne dépassent pas 90 g/km CO₂ et qui est incrémenté de 0,10 pour chaque tranche supplémentaire de 10 g de CO₂/km. »

Article 2

Afin de faire suite à la demande du Conseil d'État, formulée dans son avis du 9 juin 2020, la commission propose de remplacer les termes « peut être accordé sur demande » par les termes « est accordé sur demande » à l'endroit de l'article 2 du projet de loi.

Contrairement aux amendements adoptés le 5 mars 2020, le paragraphe en question de l'article 36 de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement se voit attribuer le numéro (2) et non pas le (2bis). Ainsi, par l'article 6, point 2, de la loi du 21 décembre 2012 portant modification : de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ; de la loi modifiée du 16 octobre 1934 concernant l'impôt sur la fortune ; de la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« Abgabenordnung ») ; de la loi modifiée du 30 juin 1976 portant 1. création d'un fonds pour l'emploi ; 2. réglementation de l'octroi des indemnités de chômage complet ; de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement ; de la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ; de la loi modifiée du 30 juillet 2002 déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager la mise sur le marché et l'acquisition de terrains à bâtir et d'immeubles d'habitation.

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

Art. 2. L'article 36, paragraphe *2bis*, de la même loi, ~~de la loi modifiée du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement~~ est modifié comme suit :

« (~~2bis~~) Un remboursement de 125 euros par année de la taxe payée est peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Cette disposition vaut également pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2001 visés à l'article 37. Ce remboursement ne peut avoir pour effet de rendre la taxe annuelle négative. Un règlement grand-ducal spécifiera le contenu de la demande et les pièces à joindre ainsi que les modalités relatives à l'introduction de la demande et du remboursement. »

Article 3

Comme suite logique de l'amendement 1, qui propose d'insérer la date de l'entrée en vigueur de la loi dans le corps de l'article 1^{er}, l'article 3 devient superfétatoire et peut dès lors être supprimé.

La commission propose par conséquent de supprimer l'article 3 :

~~« La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois suivant la publication de la présente loi au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. »~~

Une lettre d'amendement sera à préparer par le secrétariat de la commission.

Dans un second temps, il est rappelé que trois propositions d'amendement au présent projet de loi ont été introduites par le groupe politique CSV lors de la réunion jointe du 27 février 2020 de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. Une note explicative est parvenue aux membres de la commission, qui est présentée aux membres de la commission de la présente commission.

En effet, l'amendement 2 proposé par le groupe politique CSV avait prévu une augmentation du remboursement qui peut être accordé sur demande pour une seule voiture à personnes (M1) par ménage se composant d'au moins cinq personnes. Il a été ainsi proposé de procéder à une augmentation de 45 euros pour atteindre un montant global remboursable de 125 euros. Cet amendement a été adopté le 12 mars 2020 par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics. L'amendement 3 proposé est directement lié à l'amendement 2.

L'amendement 1 propose pourtant de rajouter un nouvel alinéa à l'article 1^{er} du projet de loi en question en stipulant que lorsque le certificat de conformité communautaire (certificat de conformité) ou son équivalent, renseignent deux valeurs de CO₂, la valeur la moins élevée devrait être considérée pour le calcul de la taxe des voitures à personnes.

Le commentaire de l'article de la proposition d'amendement du groupe politique CSV précise que :

« Sachant que les certificats de conformité émis après le 1^{er} janvier 2021 ne renseignent plus de valeur des émissions de CO₂ suivant la méthode NEDC, il convient de s'en remettre aux seules valeurs CO₂ disponibles à partir de cette date, i.e. celles déterminées via la méthode WLTP. »

Le représentant du Ministère relève que le certificat de conformité renseigne toujours plusieurs valeurs CO₂ (conditions urbaines, conditions extra-urbaines, combinées, etc.). Il serait donc nécessaire de clarifier que seulement les valeurs

CO₂ combinées sont à considérer et que, si deux de ces valeurs CO₂ combinées sont indiquées dans un même certificat de conformité, la valeur CO₂ combinée la moins élevée serait à considérer pour déterminer la taxe pour les voitures à personnes. Cependant, et comme également indiqué dans le commentaire de l'article de la proposition soumise par le groupe politique CSV, il est opportun d'appliquer au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2021 la valeur WLTP pour le calcul de la taxe pour les voitures à personnes, même s'il pourrait y avoir encore des certificats de conformité (COC) indiquant les deux valeurs NEDC et WLTP après le 31 décembre 2020.

Le règlement d'exécution 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) 1014/2010, indique qu'un constructeur a l'obligation, pour les types existants de voitures particulières M1, de déterminer les émissions de CO₂ NEDC avec l'outil de corrélation, prévu à l'annexe I de ce même règlement, jusqu'au 31 décembre 2020. Cette date devrait être considérée comme une obligation du fabricant liée à la réception par type de ses systèmes d'émission. En effet, à partir du 1^{er} janvier 2020, le règlement 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n°443/2009 et (UE) n°510/2011, fixe un objectif à l'échelle du parc automobile de l'Union européenne de 95g de CO₂/km pour les émissions moyennes des voitures particulières neuves immatriculées et un objectif à l'échelle du parc automobile des États membres de 147g de CO₂/km pour les émissions moyennes des véhicules utilitaires légers neufs immatriculés jusqu'au 31 décembre 2020. Les seuils d'émissions des véhicules sont déterminés conformément au règlement (CE) n°692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n°715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et au règlement d'exécution (UE) n°2017/1153 précité en ce qui concerne les voitures particulières ainsi qu'au règlement d'exécution (UE) n°2017/1152 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers. À partir du 1^{er} janvier 2021, les prédicts seuils seront déterminés conformément au règlement (UE) n°2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n°715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE)

n°692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n°1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n°692/2008.

En résumé, les constructeurs doivent obligatoirement indiquer jusqu'au 31 décembre 2020 les deux valeurs moyennes d'émissions CO₂, NEDC (valeur recalculée ou mesurée) et WLTP (mesurée), sur le certificat de conformité. Cette approche était uniquement retenue dans un objectif de ne pas introduire par l'intermédiaire d'un nouveau processus d'homologation des dispositions plus restrictives pour les constructeurs en matière des seuils CO₂, étant donné que les limites fixées jusqu'à la fin de l'année 2020 en matière des émissions de CO₂ se basaient sur l'ancien cycle d'homologation NEDC. En outre, avec cette approche, il a été également accordé aux constructeurs un certain temps pour s'adapter à ces nouvelles dispositions et pour développer déjà des véhicules moins polluants.

De ce qui précède résulte que, si un véhicule est mis sur le marché européen, le constructeur a actuellement l'obligation de délivrer un COC aux fins de l'immatriculation qui renseigne les deux valeurs NEDC et WLTP. Le modèle du prédit certificat est jusqu'à présent déterminé à l'annexe IX de la directive 2007/46 du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. Cependant, aucune date butoir n'est prévue concernant l'abolition de la valeur NEDC CO₂ sur le certificat de conformité. Cela pourrait entraîner un risque que divers fabricants continuent de fournir des valeurs NEDC. En particulier, il pourrait y avoir des problèmes en ce qui concerne la fiscalité, qui est basée dans divers pays sur les émissions de CO₂, y compris le Luxembourg. De plus, l'indication des valeurs de CO₂ NEDC dans le COC représente une potentielle source de confusion pour les consommateurs.

Pourtant, l'article 36, paragraphe 4, du nouveau règlement-cadre 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, applicable à partir du 1^{er} septembre 2020, stipule que le COC devrait être adapté jusqu'au septembre 2020. Lors de la réunion du comité technique pour les véhicules à moteur de la Commission européenne du 30 janvier 2020, un règlement d'exécution de la Commission concernant les exigences administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, a été adopté. Toutefois la problématique décrite concernant le manque d'une date butoir précise, après laquelle la valeur CO₂ NEDC ne devrait plus être saisie dans le COC, n'a pas été redressée. Ainsi, en vertu des dispositions du nouveau règlement d'exécution, le champ 49.1, indiquant les valeurs NEDC, va

persister dans le futur COC. D'ailleurs, une note de bas de page dans le règlement précité indique que la valeur CO₂ NEDC n'est pas à saisir lorsque la valeur ne s'applique pas.

En effet, l'article 5 du règlement d'exécution 2017/1153 précité, exige pour la détermination des soi-disant « super-crédits » une valeur NEDC dans le COC jusqu'au 31 décembre 2022 si la valeur CO₂ NEDC mesurée d'une voiture particulière neuve est inférieure à 50 g CO₂/km ce qui rend impossible d'abolir tout simplement le champ 49.1 du COC.

De ce qui précède, l'information en ce qui concerne la valeur d'émission CO₂ mesurée par l'ancien cycle NEDC a été uniquement maintenue pour le calcul et la vérification des objectifs définis à l'échelle de l'Union européenne en matière des émissions CO₂ de véhicules à personnes, étant donné que tous ces seuils ont été déterminés en fonction des valeurs NEDC. Cependant, le maintien du champ 49.1 dans le COC n'a absolument aucune relation avec la taxation des véhicules et l'esprit des modifications introduites dans la réglementation européenne était effectivement d'avoir des véhicules moins polluants sur les voies publiques de l'Union européenne.

En vue de clarifier cette incohérence, la Commission européenne a été consultée pour attirer l'attention de la Commission sur la problématique que certains constructeurs pourraient continuer à indiquer des valeurs CO₂ NEDC dans le COC pour profiter au-delà du 31 décembre 2020 des avantages fiscaux dans certains pays de l'Union. Une telle approche pourrait contribuer à une concurrence déloyale entre les constructeurs au niveau européen. D'ailleurs, en ce qui concerne les garagistes luxembourgeois, une telle approche aurait comme conséquence que les garagistes ne pourraient pas garantir, lors de la vente d'un véhicule, que la valeur NEDC combinée sera encore indiquée dans le COC lors de la livraison de la voiture, ce qui engendrerait une grande incertitude pour le vendeur ainsi que pour le consommateur.

Ainsi, il a été proposé en date du 2 mars 2020 et en date du 9 mars 2020 à la Commission européenne (DG GROW) d'apporter une précision supplémentaire à la législation européenne en vigueur afin de préciser que la valeur NEDC ne pourra être enregistrée dans le COC que si cela est requis par la réglementation applicable. Si cette information n'est pas requise, le fabricant ne doit en aucun cas indiquer une valeur NEDC dans le COC.

En date du 12 mars 2020 et après avoir consulté la DG CLIMA, la DG GROW a donné une suite favorable à la proposition introduite. En effet, les deux directions générales de la Commission européenne sont abouties à la conclusion qu'il fallait procéder à une approche harmonisée européenne afin d'éviter tout abus. Ainsi, la Commission a indiqué, afin de résoudre le problème de manière appropriée, il y a lieu de redresser cette problématique parallèlement par le règlement Euro 6 (WLTP) et par le règlement de corrélation

« Climat ». En ce qui concerne le règlement de corrélation « Climat » la problématique pourrait être résolue par une modification du règlement de surveillance des émissions CO₂, dont une proposition d'amendement est en cours d'élaboration.

Cependant, un amendement de la législation Euro 6 n'est pas prévu avant la fin de l'année 2020, c'est-à-dire pas à temps pour garantir l'applicabilité à partir du 1^{er} janvier 2021.

Par conséquent, la Commission européenne suggère de transformer la proposition introduite dans une question qui sera soumise au « Forum » (Comité au sein de la Commission européenne, regroupant les autorités d'homologation et les autorités de surveillance du marché) afin de déterminer une approche harmonisée appropriée avec les États membres. Malheureusement, la réunion planifiée au mois de mai du « Forum » n'a pas pu avoir lieu suite à la crise sanitaire.

De ce qui précède, il a été proposé aux membres de la Commission des Finances et du Budget et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics de ne pas retenir l'amendement proposé.

Cependant, en vue de tenir compte des effets négatifs causés par la crise sanitaire, il est proposé de décaler la date d'application, à partir de laquelle la valeur CO₂ combinée déterminée par le nouveau cycle d'homologation WLTP est utilisée pour déterminer la taxe pour les voitures à personnes, au 1^{er} janvier 2021, c'est-à-dire la date ultime possible. Pour toutes les voitures dont la 1^{ère} mise en circulation se ferait à partir du 1^{er} janvier 2021, la valeur WLTP serait appliquée, tandis que pour toutes les voitures dont la 1^{ère} mise en circulation se ferait avant le 1^{er} janvier 2021, la valeur NEDC continuerait à être appliquée jusqu'à la mise hors circulation définitive du véhicule.

Une telle approche permet de garantir une démarche harmonisée avec une seule date bien précise pour la mise en application des dispositions y relatives et d'éliminer toutes incertitudes pour les garagistes et les futurs propriétaires des voitures à personnes.

Monsieur Gilles Roth (CSV) constate avec satisfaction que les propositions de son parti politique ont été suivies par les amendements adoptés dans la présente réunion.

4. 7520 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

D'emblée Madame Chantal Gary (« déi gréng ») est désignée rapportrice du projet de loi.

Le présent projet de loi a comme objet la prolongation pour 4 ans d'un régime d'aide visant à favoriser le rail et les voies navigables intérieures pour le transport de marchandises en incitant le passage du transport de marchandises par route à des modes à moindres émissions. Il vise donc le développement des modes de transport alternatifs à la route qui génèrent moins d'externalités négatives (émissions, bruit et accidents) en encourageant le développement d'offres comodales par chemin de fer et/ou par voie navigable par rapport au recours au seul transport routier. Aucune modification importante n'a été apportée au régime initial et le futur régime sera donc très similaire au régime de la période 2015-2018.

Le projet de loi propose d'appliquer le nouveau régime rétroactivement à partir de la date de fin de validité du régime précédent. Ainsi, à partir du 1er janvier 2019, le nouveau régime d'aide s'appliquera au transport combiné de fret ayant lieu entre le 1er janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Les aides sont accordées aux opérateurs acheminant des unités de transport intermodal par transport combiné ferroviaire intérieur, international ou par transport combiné fluvial international.

Le but essentiel de la politique européenne des transports combinés est de créer un transfert modal de la route vers d'autres modes de transport. Il s'agit d'encourager le développement d'offres comodales par chemin de fer et par transport fluvial conduisant à des gains économiques (logistiques, énergie) et sociaux (congestion, pollution), par rapport au recours au seul transport routier.

Les distances parcourues sur le territoire luxembourgeois étant restreintes, il est envisagé de ne pas limiter la subvention au transport combiné sur la distance nationale, mais également de l'incorporer en tenant compte de l'ensemble de son parcours international, ceci afin d'arriver à une subvention compensatoire viable pour les transporteurs. Le transporteur devra utiliser un point intermodal comme le Port de Mertert et/ou le terminal de conteneurs de Bettembourg comme point de départ ou d'arrivée de la rupture de charge et du calcul de la subvention.

Sur base de l'expérience acquise dans le contexte du régime qui a pris fin en 2018, le régime futur est modifié seulement en ce qui concerne le volet fluvial. Il incombe à cet égard de rappeler que l'article 12 de la loi du 26 mai 2016 contenait pour le transport combiné fluvial international un parcours d'au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois pour être éligible.

Or, dans l'optique d'une coopération éventuelle des ports de la Moselle pour développer ensemble les transports combinés et ainsi pouvoir obtenir une masse critique justifiant le départ régulier d'une navette par barge, la limite est réduite de 150 à 50 kilomètres.

La commission procède ensuite à l'examen des articles à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

Intitulé

Dans son avis du 16 juin 2020, le Conseil d'État suggère de libeller l'intitulé comme suit : « Loi du (...) relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné ».

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit les opérateurs éligibles au régime d'aides et n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État. Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère d'insérer la forme abrégée à l'article 2, et de supprimer à l'article sous examen les termes « (UTI) ».

La commission parlementaire décide de reprendre la proposition d'ordre légistique du Conseil d'État :

« Art. 1^{er}. Champ d'application

Sont visés par la présente loi, tous les opérateurs situés sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne, qui acheminent les unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer, ou par barge. »

Article 2

L'article 2 est consacré aux définitions.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État propose d'entourer les termes à définir de guillemets. Au point 1, il suggère de viser les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses 24^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ».

Il suggère de libeller le point 4 comme suit :

« 4° « unité de transport intermodal », ci-après « UTI » : tout conteneur terrestre ou maritime [...] à au moins un TEU ; ».

Au point 7, il propose de rédiger les termes « surcoût lié à [...] » au singulier.

Au point 8, il propose de remplacer les termes « €/tonnes-kilomètres » par les termes « euros par tonnes-kilomètres ».

La Commission parlementaire décide de suivre les propositions d'ordre légistique de la Haute Corporation et l'article se lira dès lors comme suit :

« Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par :

- 1° « lettre de voiture » : tout document rédigé conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), ci-après « CIM », appendice B à de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999, des modifications adoptées par la Commission de révision lors de ses

24^{ème} et 25^{ème} sessions et des modifications apportées lors de la 12^{ème} assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tenue à Berne, le 30 septembre 2015 ;

- 2° **« opérateur »** : entreprise ou groupement d'entreprises qui supporte, conformément aux articles 4 et 5, sur le maillon central de transport entre terminaux intermodaux, le risque financier d'organiser un service ferroviaire ou fluvial complet dans une chaîne de transport combiné ;
- 3° **« Twenty foot equivalent unit » (TEU), ci-après « TEU »** : unité de mesure pour un conteneur ayant une hauteur de 2,591 mètres, une largeur de 2,438 mètres et une longueur de 6,058 mètres ;
- 4° **« unités de transport intermodal », ci-après « UTI »** : tout conteneur terrestre ou maritime, toute caisse mobile ou toute semi-remorque ayant une capacité de transport équivalant à au moins 1 TEU ;
- 5° **« terminal intermodal »** : tout terminal ou centre de transbordement ferroviaire ou fluvial ;
- 6° **« UTI manutentionnée »** : toute UTI manutentionnée sur un terminal intermodal au Luxembourg ;
- 7° **« surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure »** : le tarif payé par l'opérateur à l'exploitant du terminal intermodal au Luxembourg pour la manutention proprement dite des UTI. Sont exclus de ce tarif les frais éventuels de stockage, de parking, de réservation ou d'autres frais additionnels en relation avec les UTI manutentionnées ;
- 8° **« différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge »** : l'économie des coûts externes pour l'utilisation du transport ferroviaire ou fluvial par rapport au transport par route. Le calcul se base sur une moyenne en ~~€~~ **euros par-tonnes-kilomètres** des pays de l'Union européenne ;
- 9° **« coût total du transport »** : le coût total du transport des UTI manutentionnées comprend les coûts de circulation du train ou de la barge, les coûts du train ou de la barge, les coûts administratifs et les coûts de transbordement. »

Article 3

L'article 3 décrit l'objet du projet de loi sous rubrique.

L'article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020. Cependant, il suggère à l'alinéa 1^{er} d'écrire « le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », » et de remplacer les numérotations « 1., 2., ... » par celles de « 1°, 2°, ... ».

La Commission parlementaire décide de suivre cette proposition. L'article 3 se lira donc comme suit :

« Art. 3. Dispositions générales

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après par « le ministre », peut accorder des aides en faveur du transport ferroviaire et fluvial de marchandises.

Les aides allouées dans la limite des crédits budgétaires prévus pour le transport combiné ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

- 1° les aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI ;*
- 2° les aides au transport ferroviaire international d'UTI ;*
- 3° les aides au transport international fluvial d'UTI. »*

Article 4

L'article 4 décrit l'objet de l'aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI.

Cet article n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Du point de vue légistique, la Haute Corporation suggère d'écrire « kilomètres » en toutes lettres.

La Commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'article se lira comme suit :

« Art. 4. Aide au transport ferroviaire intérieur d'UTI

*Toutes les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 ~~km~~ **kilomètres** ou comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement ou de leur envoi par train ou barge à destination d'autres États, ou la distribution d'UTI venant d'autres États par train, ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg, peuvent faire l'objet d'une aide. »*

Article 5

L'article 5 n'appelle aucune observation, ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 6

L'article 6, qui a trait au « calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur », n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Par analogie aux suggestions faites par le Conseil d'État à l'endroit de l'article 7, la commission parlementaire décide d'adapter l'article 6 en remplaçant « EUR » par « euros ». L'article se lira donc comme suit :

« Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur

Il est prévu une aide par train comprenant :

- 1° une part fixe par train (X) ;*

$X = 1.600 \text{ 1 600 EUR euros ;}$

2° *une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures :*

$Y = 30 \text{ EUR euros.}$

*La formule est la suivante : $X + Y*UTI$. »*

Article 7

L'article 7 décrit le calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international.

Le Conseil d'État ne soulève pas d'observation quant au fond. Du point de vue légistique, il suggère à l'alinéa 1^{er}, point 1, phrase liminaire, de faire suivre les termes « courte et moyenne distance » d'un deux-points. Les différentes valeurs de Y sont à énumérer suivant une subdivision en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c)), les lettres a) et b) se terminant par un point-virgule et la lettre c), par un point final.

La Commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Article 8

L'article 8 décrit le calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international. Par analogie à l'observation légistique formulée à l'endroit de l'article 7, la commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'État et d'adapter l'article en question de la manière suivante :

« Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international
Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article 9 et comprenant :

1° *une part fixe par barge (X) :*

$X = 3.600 \text{ 3 600 EUR euros ;}$

2° *une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y), visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures :*

$Y = 30 \text{ EUR euros.}$

*La formule est la suivante : $X + Y*UTI$. »*

Article 9

L'article 9 reprend les limites d'aides et n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de supprimer le terme « et » après le point-virgule au point 2.

La Commission parlementaire fait sienne cette observation.

Article 10

L'article 10 reprend la forme de l'aide qui est une subvention directe et n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020.

Article 11

L'article 11 liste les exigences applicables au dossier de demande d'aide. Des informations détaillées sont exigées en plus de celles requises sous l'empire de la loi précitée du 26 mai 2016. Certaines des informations demandées se trouvaient auparavant exigées à l'article 13 de la loi précitée du 26 mai 2016.

Le Conseil d'État relève que l'ensemble du dossier est à redéposer chaque année. Il suggère aux auteurs de s'inspirer d'autres dispositions en matière d'aides aux entreprises permettant aux entreprises concernées de donner leur accord préalable prévoyant des formalités allégées. Ainsi, la loi du 9 août 2018 relative à un régime d'aides en faveur des petites et moyennes entreprises prévoit que : « L'entreprise donne l'accord préalable aux ministres afin qu'ils puissent vérifier auprès de l'Administration des contributions directes, de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et du Centre commun de la sécurité sociale, que l'entreprise ne s'est pas soustraite aux charges fiscales ou sociales, sinon elle joint les certificats de ces administrations prouvant que toutes les charges fiscales ou sociales ont été payées. »

Afin de permettre aux entreprises de déposer un dossier complet et dans l'optique de ne pas freiner la procédure de la demande, la commission parlementaire décide de ne pas adopter la suggestion du Conseil d'État, mais de suivre l'exemple de l'article 90 du règlement grand-ducal du 8 avril 2018 portant exécution de la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988. Par ailleurs, moins de 10 opérateurs sont actifs dans le secteur du transport combiné et poseront chaque année une demande d'aide. Étant donné que chacun d'entre eux est susceptible d'avoir un subside de plusieurs centaines de milliers d'euros voire plus, il est considéré que la charge supplémentaire pour la délivrance des attestations est tout à fait proportionnelle par rapport aux montants en cause.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de supprimer le terme « et » après le point-virgule aux paragraphes 4 et 5. Par ailleurs, les subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante sont à remplacer par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°, ...). Les subdivisions en tirets sont, quant à elles, à remplacer par des subdivisions en lettres minuscules suivies par une parenthèse fermante (a), b), c), ...).

Au paragraphe 4, lettre c), le Conseil d'État suggère de viser l'« Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ».

Au paragraphe 5, lettre d), il demande d'écrire « à l'article 12, paragraphe 1^{er}, lettres e) et f) » en adaptant le renvoi conformément à l'observation relative aux subdivisions.

La commission parlementaire décide de faire droit à ces suggestions d'ordre légistique et d'adapter l'article en question comme suit :

« Art. 11. Demande de l'aide

(1) Pour l'année de démarrage du régime d'aide, les opérateurs peuvent déposer dans un délai d'un mois, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un dossier de candidature éligible à une aide auprès du ministre. Pour les exercices suivants, les opérateurs peuvent déposer leur dossier de candidature jusqu'au 15 septembre au plus tard. Le dossier devra contenir les

chiffres définitifs des opérations de transport effectuées lors du premier semestre de l'année de référence de même qu'une prévision pour le second semestre de cette année. Les chiffres définitifs du second semestre sont à introduire jusqu'au 31 janvier de l'année suivant l'année de référence.

(2) L'éligibilité d'un dossier de candidature est limitée à un an. L'opérateur introduit annuellement son dossier de candidature.

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article 12.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport combiné appelant un soutien.

(4) La partie d'information générale comprend :

1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;

2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;

3° les attestations établies par

a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;

b) l'Administration des contributions directes ;

c) l'Administration de l'enregistrement, et des domaines et de la TVA ;

attestations dont il ressort que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;

4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ; et

5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

(5) La partie d'information relative au transport combiné, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :

1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;

2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 2 :

- a) *un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;*
 - b) *un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;*
 - c) *un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ; et*
 - d) *un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;*
- 3° *les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;*
 - 4° *des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article 12(1), **paragraphe 1^{er}, points 5 et 6 e) et f).***
 - 5° *le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation du terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;*
 - 6° *un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 30 juin au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;*
 - 7° *une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;*
 - 8° *une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides. »*

Article 12

L'article 12 précise les conditions d'éligibilité aux différentes aides. Il prévoit la principale nouveauté de la loi en projet, en ce que la distance minimale éligible pour tout transport par barge éligible au régime d'aides est réduite de 150 à 50 kilomètres, depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois.

Au paragraphe 2, lettre a), le Conseil d'État relève que la condition d'une distance minimale de 25 kilomètres pour transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois ne semble pas compatible avec l'article 4 prévoyant l'aide au transport ferroviaire intérieur pour les relations intérieures entre terminaux intermodaux organisées au moins sur 20 kilomètres.

La commission parlementaire décide de prendre en considération le souci du Conseil d'État et d'adapter la distance minimale uniformément à 20 kilomètres, distance prévue également dans la loi relative à la promotion du transport combiné du 26 mai 2016.

Du point de vue légistique, le Conseil d'État suggère de remplacer les subdivisions en lettres par des subdivisions en points (1°, 2°, 3°, ...) aux paragraphes 1^{er} et 2, alinéa 1^{er}.

Ainsi, l'article 12 se lira comme suit :

« Art. 12. Critères d'éligibilité

(1) Pour être éligible au présent régime d'aides, doivent être remplis les critères suivants :

- 1° L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et achemine des unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer ou par barge ;*
- 2° Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;*
- 3° Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide ;*
- 4° Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;*
- 5° Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;*
- 6° Le transport combiné est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.*

(2) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

1° le transport combiné ferroviaire intérieur :

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux luxembourgeois, organisé sur une distance minimale de 25 20 kilomètres est éligible.

2° le transport combiné ferroviaire international :

Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg.

3° le transport combiné fluvial international :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un terminal intermodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg.

Après instruction, la décision du ministre sur l'éligibilité ou non d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet. »

Article 13

L'article 13 décrit la procédure d'octroi de l'aide et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 16 juin 2020, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 14

L'article 14 décrit la procédure de contrôle de l'aide et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 15

L'article 15 prévoit la procédure à respecter en cas de cessation ou de modification d'activité de l'opérateur bénéficiaire et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16

L'article 16 décrit les règles de cumul et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 17

L'article 17 prévoit les dispositions à respecter en matière de documentation des aides octroyées et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 18

L'article 18 contient des dispositions pénales et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 19

L'article 19 limite la durée du régime à quatre ans et a un effet rétroactif dans la mesure où il s'applique aux transports effectués après le 1^{er} janvier 2019. Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 20

L'article 20 abroge la loi précitée du 26 mai 2016. Le Conseil d'État souhaite supprimer cette disposition, étant donné que l'abrogation d'un acte ayant prévu une période d'application qui est déjà venue à terme avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation est à écarter.

La commission parlementaire se rallie à la proposition du Conseil d'État et décide de supprimer l'article 20.

~~« Art. 20. Disposition abrogatoire~~

~~La loi du 26 mai 2016 relative à la promotion du transport combiné est abrogée.»~~

Formule de promulgation

Le Conseil d'État rappelle que la formule de promulgation est à ajouter qu'au même moment que le préambule et la suscription. La commission parlementaire a décidé de supprimer la formule de promulgation dans le projet de loi sous objet :

~~« Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne. »~~

Annexe 1

L'annexe 1 ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Annexe 2

Le Conseil d'État souhaite supprimer les termes « ANNEXE 2 » précédant le tableau 2.

La commission parlementaire fait suite à cette demande.

Un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

5. Divers

Aucun point « divers » n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

16



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 14 mai 2020

La réunion a eu lieu par vidéoconférence

Ordre du jour :

1. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

2. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du Groupe parlementaire « déi Gréng »
Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Monsieur Carlo Back est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi par le représentant du Ministère.

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Cette transposition se fait par le biais d'une modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, ainsi que par une modification du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Par la présente directive à transposer, le législateur européen vise à pallier certaines lacunes :

- les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions ;
- le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante ;
- les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre ;
- les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE précitée et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

À noter encore que le projet de loi n'opère qu'une transposition partielle de la directive 2018/645 précitée, les autres transpositions sont réalisées par le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement qui va de pair avec le présent projet de loi.

Au Luxembourg la formation professionnelle pour les chauffeurs professionnels (bus, camion) est assurée/organisée par le Centre de Formation pour conducteurs à Sanem. La détention du certificat de formation est attestée moyennant l'apposition du code communautaire « 95 » soit sur le

permis de conduire pour les conducteurs professionnels ayant leur lieu de résidence au Luxembourg ; soit sur la carte de qualification de conducteur pour les conducteurs non-résidents (formation continue).

La commission procède ensuite à l'examen du projet de loi sur base d'un document de travail établi par les représentants du Ministère.

Intitulé

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans son avis du 10 mars 2020 que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire décide de suivre cette suggestion.

Article 1^{er}

Cet article transpose la nouvelle annexe III de la directive en alignant la dénomination des catégories du permis de conduire à celle utilisée dans la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Ainsi, le « + » entre les lettres des différentes catégories est supprimé. Partant, la catégorie C+E devient la catégorie CE, C1+E devient C1E, D+E devient DE et D1+E devient D1E dans l'ensemble des articles de la loi.

L'article 1^{er} n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans ses observations quant au fond dans son avis du 10 mars 2020, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'il convient de libeller l'article sous examen comme suit :

« Art. 1^{er}. Aux articles 1^{er} et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, le terme « C+E » est remplacé par le terme « CE », le terme « C1+E » est remplacé par le terme « C1E », le terme « D+E » est remplacé par le terme « DE » et le terme « D1+E » est remplacé par le terme « D1E ». »

La commission décide de reprendre cette proposition de texte.

Article 2

L'article 2 du projet de loi remplace l'ancien article 2 de la loi précitée modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

L'article énumère les exemptions pour lesquelles le conducteur n'a pas besoin de suivre une formation. Par ce nouvel article, certaines exemptions sont modifiées et de nouvelles sont ajoutées.

Paragraphe 1^{er}

Les lettres a), b), c), e), f) et g) n'appellent pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 10 mars 2020.

Dans son avis, le Conseil d'État relève qu'à la lettre h), il est précisé que le conducteur qui transporte des machines destinées à son propre usage dans le cadre de son travail, est couvert par l'exemption. Par ailleurs, les auteurs entendent pallier la difficulté d'interprétation de « l'activité principale des conducteurs », en la définissant au niveau national et en reprenant la définition figurant dans les considérants de la directive 2003/59/CE. Ainsi, pour l'exemption prévue à la lettre h), l'activité est à considérer comme principale dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant. Les auteurs reprennent ainsi l'éclairage apporté par les considérants de la directive (UE) 2018/645. Or, en raison de la rédaction actuelle du projet, cette définition de l'activité principale risque de ne s'appliquer que pour la lettre h) du paragraphe sous examen.

À l'endroit de la lettre d), cette précision ne figure pas, alors que le projet sous avis prévoit l'exemption également pour les transports effectués sans passager depuis un centre de maintenance et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Le Conseil d'État comprend qu'il ne peut pas y avoir plusieurs définitions pour délimiter ce qu'il faut entendre par activité principale et exige dès lors, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, une définition uniforme de ce qui constitue l'activité principale.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 de l'article sous examen entend transposer la nouvelle teneur de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2003/59/CE, modifiée par la directive (UE) 2018/645. L'article en question prévoit des exemptions à l'obligation de formation, lorsque la conduite est pratiquée peu fréquemment, dans des régions rurales et par des conducteurs aux fins d'approvisionnement de leur propre entreprise. La lettre c) de l'article laisse aux États membres l'option de considérer le transport rural comme étant occasionnel sans incidences sur la sécurité routière. Le septième considérant de la directive (UE) 2018/645 explique ainsi qu'« il y a lieu de laisser aux États membres le pouvoir discrétionnaire de déterminer si ladite conduite peut être considérée comme étant occasionnelle et si une telle exemption a des incidences sur la sécurité routière : par exemple, en fonction du type de route, du volume du trafic ou de la présence d'usagers vulnérables de la route ».

Le Conseil d'État constate qu'en disposant à la lettre c) de l'article sous examen que le transport doit être occasionnel et sans incidence sur la sécurité routière, le projet de loi ne fait que recopier l'option qui leur est laissée. Par ailleurs, en imposant une limite de 10 kilomètres par trajet, le projet de loi définit à suffisance ce qu'il considère être comme un transport occasionnel et sans incidences sur la sécurité routière. Par conséquent, le Conseil d'État demande la suppression de la lettre c) du paragraphe sous examen.

Monsieur Marco Schank (CSV) souhaite savoir si la limite de 10 kilomètres, afin de ne pas tomber dans le champ d'application de la présente loi, s'applique également aux agriculteurs. En effet, l'orateur, soutenu par d'autres membres

de la commission, estime que les agriculteurs font régulièrement des trajets dépassant les 10 kilomètres.

Le représentant du Ministère explique que la présente loi ne s'applique pas aux agriculteurs, sauf si leur trajet s'étale sur une distance supérieure à 100 kilomètres.

Monsieur Aly Kaes (CSV) évoque dans ce contexte encore le cas de figure d'un membre de la famille de l'agriculteur conduisant le tracteur dans le cadre d'une activité agricole et souhaite savoir si ledit membre tombe dans le champ d'application de la présente loi.

Le représentant du Ministère souligne que la présente loi ne s'applique pas aux tracteurs, mais aux camions.

Paragraphe 3

En outre, le Conseil d'État note que le paragraphe 3 définit la distance déclenchant l'obligation de formation des conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires et ce faisant transpose l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2003/59/CE, dans sa nouvelle teneur.

Le Conseil d'État réitère son exigence sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, formulée à l'endroit du paragraphe 1^{er} quant à la nécessité d'une définition uniforme de l'activité principale.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), alinéa 2, dans sa nouvelle teneur proposée, les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » paragraphe.

Afin de tenir compte des deux oppositions formelles du Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'introduire un nouveau paragraphe 4 avec une définition uniforme de « l'activité principale », valable pour l'ensemble du texte.

Au paragraphe 2, comme suggéré par le Conseil d'État, la lettre c) est supprimée.

En outre, la commission décide de suivre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h) du projet de loi et d'ajouter un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :

« h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs. **Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.**

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes

soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;

b) le conducteur ne propose pas de services de transport.

c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale. » »

Article 3

Étant donné que l'article 7 de la directive énumère dans sa nouvelle version certaines matières sur lesquelles la formation continue doit être axée, les auteurs du présent projet ont opté de reprendre ces matières au point 3 de l'article 3. À cette fin, un nouvel alinéa premier est inséré, tout en conservant les autres alinéas de ce point 3. Cette disposition se trouvant également déjà partiellement à l'article 4 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité, celui-ci sera modifié en conséquence.

L'article 3 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans ses observations quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à la phrase liminaire, lorsqu'on se réfère au premier alinéa, il convient d'écrire « alinéa 1^{er} », en insérant les lettres « er » en exposant derrière le numéro.

Article 4

La directive introduit un nouvel article 10*bis* qui prévoit la mise en place d'un réseau électronique afin de pouvoir échanger les informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés. À cette fin, la banque de données doit contenir des informations concernant le contenu des certificats de formation ainsi que des informations sur des procédures administratives relatives aux certificats. Le présent article crée la base légale nationale pour cet échange.

Paragraphe 1^{er}

À l'endroit du paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État constate dans son avis du 10 mars 2020 qu'il existe déjà une banque de données relative aux permis de conduire introduite en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS). La directive (UE) 2018/645 prévoit que la banque de données qu'elle vise à mettre en œuvre peut reposer sur « l'extension d'un réseau existant ». Tout comme la Commission nationale pour la protection des données, ci-après « CNPD », le Conseil d'État se demande si la banque de données repose sur l'extension de la banque de données relative aux permis de conduire ou s'il s'agit d'une banque de données distincte. Le Conseil d'État fait sienne encore l'interrogation de la CNPD quant à l'articulation pratique entre les différents traitements de données mis en œuvre à travers ces deux bases de données.

Aux termes du paragraphe 1^{er}, et conformément à l'article 10*bis*, point 1, de la directive 2003/59/CE, la banque de données reprend les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés. Le Conseil d'État constate que les auteurs ne reprennent cependant pas les termes de l'article 10*bis*, point 2, de la directive 2003/59/CE, aux termes duquel peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les certificats ainsi que des informations concernant les procédures relatives aux certificats. Or, comme le relève la CNPD, les auteurs du projet de loi visent cette catégorie de données au commentaire de l'article. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de viser explicitement cette catégorie de données au dispositif sous revue, si telle est bien leur intention.

Au vu des observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire propose de remplacer le terme « électronique » par le terme « nationale », étant donné que la dénomination de la banque de données existante contient d'ores et déjà le terme « nationale ».

En outre, la commission note qu'il ne s'agit en effet pas de mettre en place une nouvelle banque de données, mais d'intégrer les informations relatives à la formation professionnelle dans la banque de données relative aux permis de conduire (EUCARIS). Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD sur ce point, la commission parlementaire propose de reformuler le paragraphe 1^{er} dans ce sens.

Par ailleurs, suite à l'observation afférente du Conseil d'État et de la CNPD, les renseignements contenus dans les certificats et les procédures administratives concernant les certificats sont ajoutés.

Paragraphe 2

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État note qu'au point 3, l'« interconnexion » des données est définie comme finalité. À l'instar de la CNPD, le Conseil d'État relève que le terme « interconnexion » revêt en matière de protection des données une acception spécifique et ne se confond pas avec la notion d'« échange » des données. Dans la mesure où la directive 2003/59/CE vise l'« échange » des données, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, que le terme « interconnexion » soit remplacé par le terme « échange ».

Le Conseil d'État estime également, tout comme la CNPD, que la finalité visée au point 4 se trouve être redondante par rapport au point 3 et en demande, par conséquent, la suppression.

Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire décide de remplacer le terme « interconnexion » par le terme « échange » et de fusionner les points 3 et 4.

Paragraphe 3

Au paragraphe 3, tout comme le relève la CNPD, le Conseil d'État note que la notion de « responsable de traitement » n'est pas définie dans la loi précitée du 1^{er} août 2018, mais à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données. Par conséquent, le Conseil d'État demande que le responsable du traitement soit défini par un renvoi à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données, et non pas par un renvoi à la loi précitée du 1^{er} août 2018.

Le paragraphe 3, alinéa 2, attribue au Centre des technologies de l'information de l'État, à la Société nationale de circulation automobile et aux organismes de formation la qualité de sous-traitant. Le Conseil d'État demande que la mention de la qualité de sous-traitant soit assortie d'un renvoi à l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.

Conformément aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire décide d'ajouter un renvoi au règlement général sur la protection des données pour le responsable du traitement ainsi que pour le sous-traitant.

Paragraphe 4

Finalement, au paragraphe 4, tout comme la CNPD, le Conseil d'État n'arrive pas à cerner, au niveau de la lettre c) du paragraphe sous examen, quelles catégories de données sont visées par les termes « informations nécessaires au financement de la formation ». Si de telles informations peuvent être nécessaires pour une participation étatique aux frais de la formation, un tel échange est étranger aux finalités énumérées au paragraphe 2, et plus généralement à l'objet de la loi en projet. Le Conseil d'État demande, par conséquent, la suppression de la lettre c).

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire décide la suppression de la lettre c).

Paragraphe 5

Ce paragraphe n'appelle ni d'observations de la part de la Haute Corporation, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Paragraphe 6

Le Conseil d'État demande de viser les « membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 ».

La commission décide de reprendre cette suggestion de texte du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 6*bis*, paragraphe 3, alinéa 2, à insérer, il convient de reproduire avec exactitude la dénomination officielle du « Centre des technologies de l'information de l'État », telle qu'elle résulte de la loi modifiée 20 avril 2009 portant création du Centre des technologies de l'information de l'État.

À l'article 6*bis*, paragraphe 4, à insérer, les énumérations en lettres sont à remplacer par des énumérations en points « 1., 2., 3. etc. », ceci à des fins de cohérence avec le texte à modifier.

À l'article 6*bis*, paragraphe 6, à insérer, il convient de se référer au « paragraphe 2, point 1. » dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier. De plus, les institutions, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif.

Partant, il y a lieu d'écrire « Admistration des douanes et accises ».

La commission décide de reprendre toutes les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Monsieur Marc Hansen (déi gréng) se pose encore des questions relatives à l'absence, dans le texte, d'une disposition concernant la durée de conservation des données, notamment suite à la mise en retraite ou du décès des chauffeurs professionnels.

Le représentant du Ministère explique que sera utilisée en l'occurrence la base de données relative aux permis de conduire au Luxembourg. Cette banque de données est reliée par le biais du système EUCARIS au système européen commun RESPER permettant l'échange d'informations relatif au permis de conduire entre les différents États membres. Les règles pour la durée de conservation dans la présente loi sont identiques à celles déjà appliquées à la base de données relative aux permis de conduire au Luxembourg (notamment retrait en cas de décès).

La commission propose par conséquent de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« **Art. 4.** Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article 6*bis* libellé comme suit :

« Art. 6*bis*. Banque de données **électronique nationale** et échange de données

(1) **Le ministre tient une banque de données électronique reprenant les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.**

(2) Dans **cette la** banque de données **visée au paragraphe 1^{er}** figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;

2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;

3. interconnexion échange **d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3** avec les réseaux électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10**bis** de la directive 2003/59/CE précitée.

4. échange d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de **la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général l'article 4, point 7), du règlement général** sur la protection des données.

Le Centre des technologies de l'information de l'État, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant **conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.**

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

a) 1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;

b) 2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.

c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres États membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10**bis** de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'aAdministration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

Article 5

Cet article propose d'introduire un intitulé de citation.

Cet article n'appelle pas d'observations quant au fond ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 10 mars 2020, ni de la part de commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'article 11 à insérer est à formuler « Intitulé de citation ».

La commission décide de reprendre cette suggestion de texte.

Le secrétariat de la commission est ensuite chargé de préparer une lettre d'amendement reprenant les décisions de la commission parlementaire.

2. Divers

Monsieur le Ministre informe la commission que la mise en œuvre de la réforme du réseau RGTR ne débutera pas en mai 2020, comme initialement prévu, mais sera reculée au septembre 2020. La première phase de la réorganisation concernera la région Est du pays tel qu'initialement prévu. Ce retard s'explique par la situation actuelle de la crise sanitaire du Covid-19. La phase de transition de la mise en œuvre du nouveau réseau, initialement planifiée pour septembre 2021, devrait s'achever en décembre 2021.

Monsieur Marco Schank (CSV) souhaite recevoir plus de détails concernant la mise en œuvre de la réorganisation du réseau. Il aimerait également savoir si le feedback reçu au cours des 7 réunions d'information sera pris en considération ?

Monsieur Marc Lies (CSV) regrette que la conférence régionale sur l'organisation future des lignes d'autobus régionales RGTR dans sa région n'ait pas pu avoir lieu et souhaite dès lors savoir comment les habitants de sa commune pourront exprimer leurs avis ou doléances en relation avec ladite réforme. Il souhaite également recevoir des précisions concernant les consultations publiques planifiées pour les semaines à venir relatives au contournement de Hesperange.

Monsieur le Ministre informe la commission que sept des dix réunions d'information ont eu lieu. Il confirme avoir reçu, d'une part, des retours positifs ainsi que, d'autre part, des suggestions qui ont été prises en compte pour la réorganisation du réseau.

L'orateur précise dans ce contexte que des mises à jour régulières concernant l'organisation et la mise en œuvre du nouveau réseau seront assurées en cours de route.

Monsieur le Ministre propose que les représentants du Ministère établissent un tableau reprenant le phasage, i.e. le détail du déroulement du lancement du nouveau réseau. L'orateur informe qu'il se tiendra à disposition des membres de la commission pour leur fournir toutes les réponses et explications nécessaires si des questions résultaient du document précité.

Monsieur le Ministre propose par ailleurs d'établir un document pour les communes reprenant toutes les modifications résultant des suggestions des réunions d'information.

Concernant la question de Monsieur Lies relative au contournement d'Hesperange, Monsieur le Ministre informe la commission qu'il est actuellement très difficile, en raison de la crise sanitaire, d'organiser des consultations publiques. L'orateur informe que les travaux progressent et qu'il n'y a actuellement pas de retard. Les consultations publiques seront reprises dès que la situation le permettra.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite savoir si les réunions d'information, qui n'ont pas pu avoir lieu, seront reprises à une date ultérieure ?

Monsieur le Ministre, tout en constatant que les discussions ont été très constructives dans les réunions d'information qui ont eu lieu, propose aux membres de la commission de les reprendre à une date ultérieure.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

7462

Loi du 5 août 2020 modifiant la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet

- 1. le développement et la diversification économiques et**
- 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.**

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 14 juillet 2020 et celle du Conseil d'État du 17 juillet 2020 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

Aux articles 1^{er} et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, le terme « C+E » est remplacé par le terme « CE », le terme « C1+E » est remplacé par le terme « C1E », le terme « D+E » est remplacé par le terme « DE » et le terme « D1+E » est remplacé par le terme « D1E ». »

Art. 2.

L'article 2 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

« Art. 2. Exemptions

(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
- b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;
- c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;
- d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
- e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;
- f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;

- g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;
- h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs.

En ce qui concerne le point f), la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale. »

Art. 3.

À l'article 3, point 3, de la même loi, il est inséré avant l'alinéa 1^{er} un nouvel alinéa libellé comme suit :

« La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement. »

Art. 4.

Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article 6*bis* libellé comme suit :

« Art. 6*bis*. Banque de données nationale et échange de données

(1) Les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

(2) Dans la banque de données visée au paragraphe 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3 avec les réseaux électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne tel que prévue à l'article 10*bis* de la directive 2003/59/CE précitée.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif

à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'État, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres États membres de l'Union européenne et de l'Espace Économique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10*bis* de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3, sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

Art. 5.

Après l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel article 11 libellé comme suit :

« Art. 11. Intitulé de citation

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant :
« Loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Cabasson, le 5 août 2020.
Henri

