

Dossier consolidé

Date de création : 19-11-2025

Projet de règlement grand-ducal 8554

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

Date de dépôt : 17-06-2025

Date de l'avis du Conseil d'État : 19-11-2025

Auteur(s) : Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
17-06-2025	Déposé	20250821_Depot	<u>3</u>
19-09-2025	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre de Commerce	20250919_Avis	<u>40</u>
19-11-2025	Avis du Conseil d'État	20251119_Avis	<u>47</u>

20250821_Depot

N° 8554

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

* * *

Document de dépôt

*Dépôt : (Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics) 17.6.2025*

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal modifie le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

Cette modification vise principalement à transposer la directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024 modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier.

La modification apportée vise l'inclusion de nouvelles infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 en remplaçant l'annexe II du règlement grand-ducal du 12 août 2008 par le texte figurant à l'annexe III de la directive déléguée (UE) 2024/846.

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

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

Vu la Directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024 modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier ;

Vu les avis de la Chambre [...] ;

L'avis de la Chambre [...] ayant été demandé ;

Le Conseil d'État entendu ;

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

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

Arrêtons :

Art. 1. L'annexe II du règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement grand-ducal.

Art. 2. Le ministre ayant les Transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Annexe

L'annexe II du règlement grand-ducal du 12 août 2008 est remplacée par le texte suivant :

«

Annexe II

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil (*) (durée de conduite et temps de repos)

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction	Niveau de gravité (**)			
			ILPG	ITG	IG	IM
A		Équipage				
A1	Article 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs			X	
B		Périodes de conduite				
B1	Article 6, par. 1	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9 h, en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10 h	9 h < ... < 10 h			X
B2			10 h ≤ ... < 11 h		X	
B3			11 h ≤ ...	X		
B4		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h	13 h 30 ≤ ...	X		
B5		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 h, lorsqu'une extension est autorisée	10 h < ... < 11 h			X
B6			11 h ≤ ... 12 h		X	
B7			12 h ≤ ...	X		
B8		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 10 h	15 h ≤ ...	X		

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction		Niveau de gravité (**)			
				ILPG	ITG	IG	IM
B9	Article 6, par. 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	56 h < ... < 60 h				X
B10			60 h ≤ ... < 65 h			X	
B11			65 h ≤ ... < 70 h		X		
B12		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire	70 h ≤ ...	X			
B13	Article 6, par. 3	Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	90 h < ... < 100 h				X
B14			100 h ≤ ... < 105 h			X	
B15			105 h ≤ ... < 112 h 30		X		
B16		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines	112 h 30 ≤	X			
C	Temps de pause						
C1	Article 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de 4 h 30 avant la prise d'une pause	4 h 30 < ... < 5 h				X
C2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C3			6 h ≤ ...		X		
D	Temps de repos						
D1	Article 8, par. 2	Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier n'est pas autorisé	10 h ≤ ... < 11 h				X
D2			8 h 30 ≤ ... < 10 h			X	
D3			... < 8 h 30		X		
D4		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier est autorisé	8 h ≤ ... < 9 h				X
D5			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D6			... < 7 h		X		
D7		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3 h + 9 h, insuffisant	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D9			3 h + [... < 7 h]		X		
D10	Article 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	8 h ≤ ... < 9 h				X
D11			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D12			... < 7 h		X		

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction		Niveau de gravité (**)			
				ILPG	ITG	IG	IM
D13	Article 8, par. 6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24 h, insuffisant	$22 \text{ h} \leq \dots < 24 \text{ h}$				X
D14			$20 \text{ h} \leq \dots < 22 \text{ h}$			X	
D15			$\dots < 20 \text{ h}$		X		
D16		Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	$42 \text{ h} \leq \dots < 45 \text{ h}$				X
D17			$36 \text{ h} \leq \dots < 42 \text{ h}$			X	
D18			$\dots < 36 \text{ h}$		X		
D19		Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 h depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	$\dots < 3 \text{ h}$				X
D20			$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$			X	
D21			$12 \text{ h} \leq \dots$		X		
D22	Article 8, par. 6 <i>ter</i>	Absence de compensation pour deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs			X		
D23	Article 8, par. 8	Déroutement à bord d'un véhicule du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 h			X		
D24		Absence de prise en charge par l'employeur des frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule				X	
E	Exception constituée par la règle des 12 jours						
E1	Article 8, par. 6 <i>bis</i>	Dépassement de 12 périodes consécutives de 24 h depuis le temps de repos hebdomadaire normal précédent	$\dots < 3 \text{ h}$				X
E2			$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$			X	
E3			$12 \text{ h} \leq \dots$		X		
E4	Article 8, par. 6 <i>bis</i> , point b ii)	Temps de repos hebdomadaire pris à la suite de 12 périodes consécutives de 24 h	$67 \text{ h} < \dots < 69 \text{ h}$				X
E5			$65 \text{ h} < \dots \leq 67 \text{ h}$			X	
E6			$\dots \leq 65 \text{ h}$		X		
E7	Article 8, par. 6 <i>bis</i> , point d)	Temps de conduite, entre 22 h et 6 h, de plus de 3 h avant la pause, en l'absence de plusieurs conducteurs à bord du véhicule	$3 \text{ h} < \dots < 4 \text{ h } 30$			X	
E8			$4 \text{ h } 30 \leq \dots$		X		
F	Organisation du travail						
F1	Article 8, par. 8 <i>bis</i>	L'entreprise de transport n'organise pas le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur ou de retourner à leur lieu de résidence			X		
F2	Article 10, par. 1	Existence d'un lien entre le salaire/la rémunération et la distance parcourue, la rapidité de la livraison et/ou le volume des marchandises transportées			X		
F3	Article 10, par. 2	Organisation du travail du conducteur inexistante ou mauvaise, instructions au conducteur pour lui permettre de se conformer à la réglementation inexistantes ou mauvaises			X		

(*) 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.

(**) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave / IM = infraction mineure.

**2. Groupes d'infractions au règlement (UE)
n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*)
(Tachygraphe)**

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction	Niveau de gravité (**)		
			ILPG	ITG	IG
G	Installation du tachygraphe				
G1	Article 3, par. 1, 4 et 4 bis et article 22	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué	X		
H	Utilisation du tachygraphe, de la carte conducteur ou de la feuille d'enregistrement				
H1	Article 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X	
H2	Article 27	Détention en tant que titulaire et/ou utilisation par le conducteur de plus d'une seule carte de conducteur		X	
H3		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
H4		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
H5		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
H6	Article 23, par. 1	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement (ex. : tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé)		X	
H7	Article 32, par. 1 et article 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe (ex. : utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.)		X	
H8	Article 32, par. 3	Présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X		
H9		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement, ou stockées sur le tachygraphe et/ou la carte de conducteur et téléchargées à partir de ces équipements	X		
H10	Article 33, par. 2	Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X	
H11		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X	
H12	Article 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/ de la carte de conducteur		X	
H13		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X	
H14		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données		X	
H15	Article 34, par. 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées ; données illisibles		X	

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction	Niveau de gravité (**)		
			ILPG	ITG	IG
H16	Article 34, par. 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X	
H17	Article 34, par. 4	Utilisation d'une mauvaise feuille d'enregistrement ou présence de la carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X
H18	Article 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de communication		X	
I	Présentation de documents				
I1	Article 34, par. 5, point b) v)	Utilisation incorrecte ou non-utilisation des signes « ferry/train »			X
I2	Article 34, par. 6	Absence des informations requises sur la feuille d'enregistrement		X	
I3	Article 34, par. 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dont les frontières ont été franchies par le conducteur au cours de la période de travail journalière			X
I4		Absence dans les enregistrements du symbole des pays dans lesquels la période de travail journalière du conducteur a commencée et s'est achevée			X
I5	Article 36	Refus d'être contrôlé		X	
I6		Incapacité à présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 56 jours précédents		X	
I7		Incapacité à présenter une carte de conducteur, si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X	
J	Mauvais fonctionnement				
J1	Article 37, par. 1 et article 22, par. 1	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X	
J2	Article 37, par. 2	Non-report, par le conducteur, de toutes les indications requises relatives aux différentes périodes tant que celles-ci ne sont plus enregistrées pour cause de panne ou de défaillance du tachygraphe		X	

(*) 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.

(**) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave.

»

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} du projet de règlement remplace l'annexe II du règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil par le texte figurant à l'annexe de la directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024 modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier.

Afin d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 ou (UE) n° 165/2014, il convient de modifier l'annexe II du règlement grand-ducal du 12 août 2008 pour tenir compte de l'évolution de la réglementation et de considérations liées à la sécurité routière et d'inclure les nouvelles infractions figurant dans la directive déléguée (UE) 2024/846 susmentionnée.

Ad article 2

L'article 2 est consacré à la formule exécutoire.

*

TEXTE COORDONNE

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

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

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

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

Vu la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses ;

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

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de l'Intérieur, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre du Travail et de l'Emploi et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Nombre de contrôles

Art. 1^{er}.

(1) Dans le cadre de l'application 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, tel que modifié, ainsi que du règlement 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, tel que modifié, les contrôles sont organisés de manière telle qu'ils couvrent chaque année au moins 3 pour cent des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 précités.

Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité afin de fournir, avant la fin du contrôle sur route, toute preuve qui ne se trouverait pas à bord. Cela est sans préjudice de l'obligation du conducteur de veiller au bon fonctionnement du tachygraphe.

Au moins 30 pour cent du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 50 pour cent dans les locaux de l'entreprise.

(2) Des contrôles sont organisés portant sur le respect des dispositions du livre II, titre premier, chapitre IV, du Code du travail et de la loi du 28 juillet 2011 portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants compte tenu du système de classification par niveau de risque prévu à l'article 11. Ces contrôles sont ciblés sur une entreprise si un ou plusieurs de ses conducteurs enfreignent gravement ou de manière répétée le règlement (CE) n° 561/2006 précité ou le règlement (UE) n° 165/2014 précité.

Contrôles sur routes

Art. 2.

(1) Les contrôles sur routes sont organisés à des endroits différents et à n'importe quelle heure et couvrent une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle.

(2) Les contrôles sur route sont effectués à des endroits spécialement aménagés à cet effet, des stations-service du réseau autoroutier, des aires de repos ou tout autre lieu sûr le long des autoroutes et routes et selon un système de rotation aléatoire en respectant un équilibre géographique approprié, tout en tenant compte des flux principaux des trafics.

(3) Les contrôles sur route portent au moins sur les éléments énumérés dans la partie A de l'annexe.

Si la situation l'exige, les contrôles peuvent se concentrer sur un ou plusieurs éléments spécifiques.

(4) Sans préjudice de l'article 12, les contrôles sur route sont effectués sans discrimination, notamment en ce qui concerne

- le pays d'immatriculation du véhicule ;
- le pays de résidence du conducteur ;
- le pays où l'entreprise est établie ;
- le point de départ et d'arrivée du trajet ;

- le type de tachygraphe: analogique ou numérique.

(5) Les agents de contrôle sont informés des principaux éléments à contrôler, conformément à la partie A de l'annexe.

Leur équipement comprend, entre autres,

- un équipement permettant de télécharger des données à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur du tachygraphe numérique, de lire les données et de les analyser ou de les transmettre pour analyse à une base de données centrale,
- un équipement permettant de vérifier les feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique, et
- un équipement d'analyse spécifique, doté de logiciels adaptés, permettant de vérifier et de confirmer la signature numérique des données, ainsi qu'un logiciel d'analyse spécifique permettant d'établir un profil détaillé de la courbe de vitesse des véhicules avant l'inspection de leur appareil de contrôle.

(6) (abrogé)

Contrôles concertés

Art. 2bis.

Des contrôles sur routes des conducteurs et des véhicules relevant du règlement (CE) n° 561/2006 précité et du règlement (UE) n° 165/2014 précité sont organisés au moins six fois par an de concert avec les autorités de contrôle d'un ou de plusieurs autres États membres de l'Union européenne. Dans la mesure du possible, des contrôles concertés dans les locaux des entreprises sont également organisés.

Contrôles en entreprises

Art. 3.

(1) Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différents types de transport et d'entreprises. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006 précité, au règlement (UE) n° 165/2014 précité, au livre II, titre premier, chapitre IV, du Code du travail ou à la loi du 28 juillet 2011 précitée ont été constatées sur la route.

(2) Les contrôles dans les locaux des entreprises portent au moins sur les éléments énumérés dans les parties A et B de l'annexe.

(3) Les agents de contrôle sont informés des principaux éléments à contrôler, conformément aux parties A et B de l'annexe.

Leur équipement comprend, entre autres,

- un équipement permettant de télécharger des données à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur du tachygraphe numérique, de lire les données et de les analyser ou de les transmettre pour analyse à une base de données centrale,
- un équipement permettant de vérifier les feuilles d'enregistrement du tachygraphe analogique, et
- un équipement d'analyse spécifique, doté de logiciels adaptés, permettant de vérifier et de confirmer la signature numérique des données, ainsi qu'un logiciel d'analyse spécifique permettant d'établir un profil détaillé de la courbe de vitesse des véhicules avant l'inspection de leur appareil de contrôle.

(4) Lorsqu'ils procèdent à un contrôle, les agents de contrôle tiennent compte de toute information fournie par l'organisme de contact désigné d'un autre État membre.

(5) Sont assimilés aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises, les contrôles effectués par les agents de contrôle dans les bureaux des administrations respectives, sur base de documents ou données pertinents qui leur sont remis, sur leur demande, par les entreprises.

Conservation des documents

Art. 4.

Les entreprises conservent, pendant au moins un an, les documents, les résultats et autres données pertinentes qui leur sont communiqués par les agents de contrôle relativement aux vérifications qui ont été effectuées dans leurs locaux ou auprès de leurs chauffeurs sur la route.

Organes intracommunautaires

Art. 5.

L'organisme visé à l'article 7, paragraphe 1^{er}, de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil est pour le Luxembourg le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après le « ministre ».

Les missions du ministre sont les suivantes :

- a) assurer la coordination avec des organismes équivalents dans les autres États membres concernés pour l'organisation de contrôles concertés sur route prévus par l'article 2*bis* ;
- b) transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, qui doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée ;
- c) fournir assistance aux autorités compétentes des autres États membres afin de clarifier la situation lorsque les constatations effectuées lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé au Luxembourg donnent des raisons d'estimer que des infractions, qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des données nécessaires, ont été commises ;
- d) assurer l'échange d'informations avec les autres États membres.

Le ministre peut charger la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises de la coordination pratique avec des organes de contrôles d'autres États membres pour l'organisation des contrôles concertés sur route prévus à l'alinéa 2, lettre a).

Art. 6. (abrogé)

Art. 7. (abrogé)

Art. 8. (abrogé)

Art. 9. (abrogé)

Art. 10. (abrogé)

Système de classification par niveau de risque

Art. 11.

(1) Il est instauré un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 précité, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, au livre II, titre premier, chapitre IV, du Code du travail ou à la loi du 28 juillet 2011 précitée commise par chaque entreprise de transport.

Le niveau de risque d'une entreprise de transport est calculé à l'aide de la formule et des principes prévus à l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2022/695 de la Commission du 2 mai 2022 portant modalités d'application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transports.

(2) Les entreprises classées « à haut risque » font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents.

(3) Les infractions prises en compte sont celles énumérées à l'annexe II.

(4) Le système de classification par niveau de risque est accessible aux agents de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises chargés d'effectuer des contrôles sur route.

(5) Par l'intermédiaire des registres électroniques nationaux interopérables visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009 précité, le système de classification est accessible aux autorités compétentes des autres États membres, conformément à l'article 16, paragraphe 2, dudit règlement.

Art. 12.

(1) Pour la gestion du système de classification des entreprises par niveau de risque énoncé à l'article 11, il est instauré une banque de données informatique.

Les données sont entrées dans la banque de données par les agents de la Police grand-ducale, de l'Administration des Douanes et Accises et de l'Inspection du Travail et des Mines et comprennent les contrôles effectués par ces agents sur route et en entreprise et les éventuelles infractions constatées.

Pour autant que possible, le système de classification peut être mis en place par une extension de banques de données existantes ou les données mentionnées à l'alinéa précédent peuvent être reprises automatiquement d'autres banques de données, en conformité avec les dispositions légales et réglementaires relatives à la législation sur la protection des données à caractère personnel.

Outre l'accès des organes de contrôle susmentionnés, un accès de simple consultation de la banque de données est accordé au ministre ayant les transports dans ses compétences et au ministre ayant les classes moyennes dans ses compétences.

(2) Toute entreprise a le droit de demander par courrier ou par voie électronique et d'obtenir communication de son degré de risque. La demande doit être adressée au ministre ayant les transports dans ses compétences et accompagnée d'une photocopie lisible respectivement d'une copie scannée lisible de la pièce d'identité du gérant technique de l'entreprise.

En cas de demande par voie électronique, cette copie n'est pas nécessaire si la demande est signée au moyen d'une signature électronique avancée sur base de certificat qualifié.

Le degré de risque est communiqué selon le souhait de l'auteur de la demande par lettre ou par courrier électronique.

La demande est refusée si elle ne remplit pas les conditions énoncées ci-avant ou si elle est introduite par une personne ou une entreprise tierce.

Art. 12bis.

(1) A compter du 20 mai 2018, le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des déficiences ou non-conformités décrites par un règlement ministériel et constatées sur les véhicules visés à l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, paragraphe 6, alinéa 1, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

(2) La détermination du niveau de risque que présente une entreprise se fonde sur les paramètres suivants :

- nombre de déficiences ou non-conformités,
- gravité des déficiences ou non-conformités,
- nombre de contrôles techniques routiers,
- facteur temps.

1) Les déficiences ou non-conformités sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants :

- déficience ou non-conformité critique = 40
- déficience ou non-conformité majeure = 10

– défautuosité ou non-conformité mineure = 1

2) On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défautuosités ou non-conformités) plus « anciens » par rapport aux résultats (défautuosités ou non-conformités) plus « récents » :

– année 1 = 12 derniers mois = facteur 3

– année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2

– année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1

Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.

3) La classification par niveau de risque est déterminée de la classification globale par niveau de risque.

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Ya} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Ya}}$$

dans laquelle :

RR = niveau de risque global

I = nombre total de défautuosités ou non-conformités pour l'année 1, 2, 3

D_{Y1} = (#DD x 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) pour l'année 1

#... = nombre de...

DD = défautuosités ou non-conformités critiques

MaD = défautuosités ou non-conformités majeures

MiD = défautuosités ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

dans laquelle :

AR = niveau de risque global

#... = nombre de...

DD = défautuosités ou non-conformités critiques

Ma = défautuosités ou non-conformités majeures

D = défautuosités ou non-conformités mineures

MiD = contrôles techniques routiers

C = contrôles techniques routiers

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans.

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque doit être effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées :

– <30% risque faible

– 30% - 80% risque moyen

– >80% risque élevé

Dispositions finales

Art. 13.

Le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application – de la directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, – de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, – des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté ainsi que le règlement du Gouvernement en Conseil modifié du 29 janvier 1993 concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route sont abrogés.

Art. 14.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre du Travail et de l'Emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

Annexe I

Partie A

CONTRÔLES SUR ROUTES

Les contrôles sur route portent, d'une manière générale, sur les éléments suivants :

- 1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires ; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 36, paragraphes 1^{er} et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conformément aux articles 2, paragraphe 5, alinéa 2, et 3, paragraphe 3, alinéa 2, du présent règlement et/ou sur les sorties imprimées ;
- 2) pour la période visée à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N₃ ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M₃ (les catégories N₃ et M₃ s'entendant comme celles définies dans 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 ;
- 3) le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les dernières vingt-quatre heures d'utilisation du véhicule ;
- 4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 561/2006 précité ;
- 5) le cas échéant, et dans le respect des considérations relatives à la sécurité, une vérification de l'appareil de contrôle dont les véhicules sont équipés afin de déceler l'installation ou l'utilisation de tout appareil visant à détruire, manipuler ou modifier toute donnée ou empêcher son enregistrement, ou visant à interférer de quelque manière que ce soit avec l'échange de données électronique entre les composants de l'appareil de contrôle, ou entravant ou modifiant les données de n'importe laquelle de ces manières avant le cryptage ;

- 6) la durée maximale hebdomadaire du travail portée à soixante heures conformément à l'article 4, point a), de la directive 2002/15/CE précitée ; les autres durées hebdomadaires du travail telles qu'elles sont fixées aux articles 4 et 5 de la directive 2002/15/CE précitée, uniquement lorsque la technologie existante permet d'effectuer des contrôles efficaces.

Partie B

CONTRÔLES DANS LES LOCAUX DES ENTREPRISES

Outre les éléments soumis aux contrôles exposés dans la partie A, les éléments suivants font l'objet de contrôles dans les locaux des entreprises :

- 1) les temps de repos hebdomadaires et les durées de conduite entre ces temps de repos ;
- 2) le respect de la limitation sur deux semaines des durées de conduite ;
- 3) les feuilles d'enregistrement, les données et les copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte de conducteur ;
- 4) le respect des exigences relatives aux durées maximales hebdomadaires moyennes du travail, aux temps de pause et au travail de nuit énoncées aux articles 4, 5 et 7 de la directive 2002/15/CE précitée ;
- 5) le respect des obligations incombant aux entreprises en ce qui concerne le paiement pour l'hébergement des conducteurs et l'organisation du travail des conducteurs, conformément à l'article 8, paragraphes 8 et 8 *bis*, du règlement (CE) n° 561/2006 précité.

Si une infraction est constatée, les agents de l'Administration des douanes et accises et de la Police grand-ducale peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices dans la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les contractants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CE) n° 561/2006 précité et (UE) n° 165/2014 précité.

Annexe II

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

N°	Base juridique	Nature de l'infraction	Niveau de gravité (*)				
			ILPG	ITG	IG	IM	
A	Équipage						
A01	Art. 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs				X	
B	Durées de conduite						
B01	Art. 6, par. 1	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h, en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10 h	9 h < ... < 10 h				X
B02			10 h ≤ ... < 11 h			X	
B03			11 h ≤ ...		X		
B04		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h sans la prise d'une pause ou d'une période de repos d'au moins quatre heures et demie	13 h 30 ≤ ... et aucune pause/ période de repos	X			
B05		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 h, lorsqu'une extension est autorisée	10 h ... < 11 h				X
B06			11 h ≤ ... < 12 h			X	
B07			12 h ≤ ...		X		
B08		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 10 h sans la prise d'une pause ou d'une période de repos d'au moins quatre heures et demie	15 h ≤ ... et aucune pause/ période de repos	X			
B09	Art. 6, par. 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	56 h < ... 60 h				X
B10			60 h ≤ ... < 65 h			X	
B11			65 h ≤ ... 70 h		X		
B12		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire	70 h ≤ ...	X			
B13	Art. 6, par. 3	Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	90 h < ... < 100 h				X
B14			100 h ≤ ... < 105 h			X	
B15			105 h ≤ ... < 112 h		X		
B16		Dépassement, de 25 % ou plu, de la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives	112 h 30 ≤ ...	X			
C	Temps de pause						
C01	Art. 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de quatre heures et demie avant la prise d'une pause	4 h 30 < ... < 5 h				X
C02			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C03			6 h ≤ ...		X		

N°	Base juridique	Nature de l'infraction	Niveau de gravité (*)				
			ILPG	ITG	IG	IM	
D	Temps de repos						
D01	Art. 8, par. 2	Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit n'est pas autorisé	$10\text{ h} \leq \dots < 11\text{ h}$				X
D02			$8\text{ h } 30 \leq \dots < 10\text{ h}$			X	
D03			$\dots < 8\text{ h } 30$		X		
D04		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit est autorisé	$8\text{ h} \leq \dots < 9\text{ h}$				X
D05			$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X	
D06			$\dots < 7\text{ h}$		X		
D07		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3 h + 9 h, insuffisant	$3\text{ h} + [8\text{ h} \leq \dots < 9\text{ h}]$				X
D08			$3\text{ h} + [7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}]$			X	
D09			$3\text{ h} + [\dots < 7\text{ h}]$		X		
D10	Art. 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	$8\text{ h} \leq \dots < 9\text{ h}$				X
D11			$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X	
D12			$\dots < 7\text{ h}$		X		
D13	Art. 8, par. 6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24 h, insuffisant	$22\text{ h} \leq \dots < 24\text{ h}$				X
D14			$20\text{ h} \leq \dots < 22\text{ h}$			X	
D15			$\dots < 20\text{ h}$		X		
D16		Temps de repos hebdomadaire inférieure à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	$42\text{ h} \leq \dots < 45\text{ h}$				X
D17			$36\text{ h} \leq \dots < 42\text{ h}$			X	
D18			$\dots < 36\text{ h}$		X		
D19		Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	$\dots < 3\text{ h}$				X
D20			$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X	
D21			$12\text{ h} \leq \dots$		X		
E	Exception constituée par la règle des 12 jours						
E01	Art. 8, par. 6 bis	Dépassement de 12 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire normal précédent	$\dots < 3\text{ h}$				X
E02			$3\text{ h} \leq \dots < 12\text{ h}$			X	
E03			$12\text{ h} \leq \dots$		X		
E04	Art. 8, par. 6 bis, point b) ii)	Temps de repos hebdomadaire pris à la suite de 12 périodes consécutives de 24 heures	$65\text{ h} < \dots \leq 67\text{ h}$			X	
E05			$\dots \leq 65\text{ h}$		X		
E06	Art. 8, par. 6 bis, point d)	Temps de conduite, entre 22 heures et 6 heures, de plus de 3 heures avant la pause, s'il n'y a pas plusieurs conducteurs à bord du véhicule	$3\text{ h} < \dots < 4,5\text{ h}$			X	
E07			$4,5\text{ h} \leq \dots$		X		
F	Organisation du travail						
F01	Art. 10, par. 1	Lien entre la rémunération et la distance parcourue ou le volume des marchandises transportées			X		
F02	Art. 10, par. 2	Organisation du travail du conducteur inexistante ou mauvaise, instructions au conducteur pour lui permettre de se conformer à la réglementation inexistantes ou mauvaises			X		

(*) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave / IM = infraction mineure

2. Groupes d'infractions au 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 (Tachygraphe)

N°	Base juridique	Nature de l'infraction	Niveau de gravité (*)			
			ILPG	ITG	IG	IM
G	Installation du tachygraphe					
G01	Art. 3, par. 1 et art. 22, par. 2	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué (ex.: absence d'un tachygraphe installé par un installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé par les autorités compétentes des Etats membres, utilisation d'un tachygraphe sans que les sceaux nécessaires soient placés ou remplacés par un installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé, ou utilisation d'un tachygraphe sans la plaquette d'installation)	X			
H	Utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement					
H01	Art. 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X		
H02	Art. 27	Fait, pour le conducteur, d'utiliser ou d'être titulaire de plus d'une carte de conducteur		X		
H03		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X			
H04		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X			
H05		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X			
H06	Art. 32, par. 1	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement (ex.: tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé)		X		
H07	Art. 32, par. 1 et art. 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe (ex.: utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.)		X		
H08	Art. 32, par. 3	Utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X			
H09		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrements ou stockées et téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte de conducteur	X			
H10	Art. 33, par. 2	Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X		
H11		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X		

N°	Base juridique	Nature de l'infraction	Niveau de gravité (*)			
			ILPG	ITG	IG	IM
H12	Art. 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X		
H13		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X		
H14		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données		X		
H15	Art. 34, par. 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées ; données illisibles		X		
H16	Art. 34, par. 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X		
H17	Art. 34, par. 4	Utilisation d'une mauvaise feuille d'enregistrement ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X	
H18	Art. 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation		X		
I	Présentation de documents					
I01	Art. 36	Refus d'être contrôlé		X		
I02	Art. 36	Incapacité de présenter les enregistrements de la journée en cours et des 28 jours précédents		X		
I03		Incapacité de présenter les données enregistrées par la carte de conducteur si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X		
I04	Art. 36	Incapacité de présenter les données enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents		X		
I05	Art. 36	Incapacité de présenter une carte de conducteur, si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X		
J	Mauvais fonctionnement					
J01	Art. 37, par. 1 et art. 22, par. 1	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X		
J02	Art. 37, par. 2	Non-report, par le conducteur, de toutes les indications requises relatives aux différentes périodes dans la mesure où celles-ci ne sont plus enregistrées durant la période de panne ou de défaillance du tachygraphe		X		

(*) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave / IM = infraction mineure

Annexe II

**1. Groupes d'infractions au règlement (CE)
n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil (*)
(durée de conduite et temps de repos)**

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction	Niveau de gravité (**)				
			ILPG	ITG	IG	IM	
A	Équipage						
A1	Article 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs				X	
B	Périodes de conduite						
B1	Article 6, par. 1	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9 h, en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10 h	9 h < ... < 10 h				X
B2			10 h ≤ ... < 11 h			X	
B3			11 h ≤ ...		X		
B4		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h	13 h 30 ≤ ...	X			
B5		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 h, lorsqu'une extension est autorisée	10 h < ... < 11 h				X
B6			11 h ≤ ... 12 h			X	
B7			12 h ≤ ...		X		
B8		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 10 h	15 h ≤ ...	X			
B9	Article 6, par. 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	56 h < ... < 60 h				X
B10			60 h ≤ ... < 65 h			X	
B11			65 h ≤ ... < 70 h		X		
B12		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire	70 h ≤ ...	X			
B13	Article 6, par. 3	Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	90 h < ... < 100 h				X
B14			100 h ≤ ... < 105 h			X	
B15			105 h ≤ ... < 112 h 30		X		
B16		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines	112 h 30 ≤	X			
C	Temps de pause						
C1	Article 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de 4 h 30 avant la prise d'une pause	4 h 30 < ... < 5 h				X
C2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C3			6 h ≤ ...		X		

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction	Niveau de gravité (**)			
			ILPG	ITG	IG	IM
D		Temps de repos				
D1	Article 8, par. 2	Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier n'est pas autorisé	$10 \text{ h} \leq \dots < 11 \text{ h}$			X
D2			$8 \text{ h } 30 \leq \dots < 10 \text{ h}$		X	
D3			$\dots < 8 \text{ h } 30$	X		
D4		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier est autorisé	$8 \text{ h} \leq \dots < 9 \text{ h}$			X
D5			$7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}$		X	
D6			$\dots < 7 \text{ h}$	X		
D7		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3 h + 9 h, insuffisant	$3 \text{ h} + [8 \text{ h} \leq \dots < 9 \text{ h}]$			X
D8			$3 \text{ h} + [7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}]$		X	
D9			$3 \text{ h} + [\dots < 7 \text{ h}]$	X		
D10	Article 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	$8 \text{ h} \leq \dots < 9 \text{ h}$			X
D11			$7 \text{ h} \leq \dots < 8 \text{ h}$		X	
D12			$\dots < 7 \text{ h}$	X		
D13	Article 8, par. 6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24 h, insuffisant	$22 \text{ h} \leq \dots < 24 \text{ h}$			X
D14			$20 \text{ h} \leq \dots < 22 \text{ h}$		X	
D15			$\dots < 20 \text{ h}$	X		
D16		Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	$42 \text{ h} \leq \dots < 45 \text{ h}$			X
D17			$36 \text{ h} \leq \dots < 42 \text{ h}$		X	
D18			$\dots < 36 \text{ h}$	X		
D19		Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 h depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	$\dots < 3 \text{ h}$			X
D20			$3 \text{ h} \leq \dots < 12 \text{ h}$		X	
D21			$12 \text{ h} \leq \dots$	X		
D22	Article 8, par. 6 ter	Absence de compensation pour deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs		X		
D23	Article 8, par. 8	Déroulement à bord d'un véhicule du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 h		X		
D24		Absence de prise en charge par l'employeur des frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule			X	

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction	Niveau de gravité (**)				
			ILPG	ITG	IG	IM	
E	Exception constituée par la règle des 12 jours						
E1	Article 8, par. 6 bis	Dépassement de 12 périodes consécutives de 24 h depuis le temps de repos hebdomadaire normal précédent	... < 3 h				X
E2			3 h ≤ ... < 12 h			X	
E3			12 h ≤ ...		X		
E4	Article 8, par. 6 bis, point b ii)	Temps de repos hebdomadaire pris à la suite de 12 périodes consécutives de 24 h	67 h < ... < 69 h				X
E5			65 h < ... ≤ 67 h			X	
E6			... ≤ 65 h		X		
E7	Article 8, par. 6 bis, point d)	Temps de conduite, entre 22 h et 6 h, de plus de 3 h avant la pause, en l'absence de plusieurs conducteurs à bord du véhicule	3 h < ... < 4 h 30			X	
E8			4 h 30 ≤ ...		X		
F	Organisation du travail						
F1	Article 8, par. 8 bis	L'entreprise de transport n'organise pas le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur ou de retourner à leur lieu de résidence				X	
F2	Article 10, par. 1	Existence d'un lien entre le salaire/la rémunération et la distance parcourue, la rapidité de la livraison et/ou le volume des marchandises transportées				X	
F3	Article 10, par. 2	Organisation du travail du conducteur inexistante ou mauvaise, instructions au conducteur pour lui permettre de se conformer à la réglementation inexistantes ou mauvaises				X	

(*) 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.

(**) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave / IM = infraction mineure.

2. Groupes d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*) (Tachygraphe)

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction	Niveau de gravité (**)		
			ILPG	ITG	IG
G	Installation du tachygraphe				
G1	Article 3, par. 1, 4 et 4 bis et article 22	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué	X		
H	Utilisation du tachygraphe, de la carte conducteur ou de la feuille d'enregistrement				
H1	Article 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X	

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction	Niveau de gravité (**)		
			ILPG	ITG	IG
H2	Article 27	Détention en tant que titulaire et/ou utilisation par le conducteur de plus d'une seule carte de conducteur		X	
H3		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
H4		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
H5		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
H6	Article 23, par. 1	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement (ex. : tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé)		X	
H7	Article 32, par. 1 et article 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe (ex. : utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.)		X	
H8	Article 32, par. 3	Présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X		
H9		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement, ou stockées sur le tachygraphe et/ou la carte de conducteur et téléchargées à partir de ces équipements	X		
H10	Article 33, par. 2	Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X	
H11		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X	
H12	Article 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/ de la carte de conducteur		X	
H13		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X	
H14		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données		X	
H15	Article 34, par. 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées ; données illisibles		X	
H16	Article 34, par. 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X	
H17	Article 34, par. 4	Utilisation d'une mauvaise feuille d'enregistrement ou présence de la carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X
H18	Article 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de communication		X	
I	Présentation de documents				
I1	Article 34, par. 5, point b) v)	Utilisation incorrecte ou non-utilisation des signes « ferry/train »			X
I2	Article 34, par. 6	Absence des informations requises sur la feuille d'enregistrement		X	

N°	Base juridique de l'UE	Type d'infraction	Niveau de gravité (**)		
			ILPG	ITG	IG
I3	Article 34, par. 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dont les frontières ont été franchies par le conducteur au cours de la période de travail journalière			X
I4		Absence dans les enregistrements du symbole des pays dans lesquels la période de travail journalière du conducteur a commencée et s'est achevée			X
I5	Article 36	Refus d'être contrôlé		X	
I6		Incapacité à présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 56 jours précédents		X	
I7		Incapacité à présenter une carte de conducteur, si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X	
J	Mauvais fonctionnement				
J1	Article 37, par. 1 et article 22, par. 1	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X	
J2	Article 37, par. 2	Non-report, par le conducteur, de toutes les indications requises relatives aux différentes périodes tant que celles-ci ne sont plus enregistrées pour cause de panne ou de défaillance du tachygraphe		X	

(*) 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.

(**) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave.

*

TABEAU DE CORRESPONDANCE

Transposition de la directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024 modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier.

Délai de transposition: 14 février 2025

<i>Articles de la directive</i>	<i>Texte de la directive</i>	<i>Projet de règlement grand-ducal</i>	<i>Transposition</i>
Article 1^{er}	L'annexe III de la directive 2006/22/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.	Art. 1. L'annexe II du règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil est remplacée par le texte suivant : « Annexe II 1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil (*) (durée de conduite et temps de repos) [voir tableau dans le texte du projet de règlement grand-ducal] 2. Groupes d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*) (Tachygraphe) [voir tableau dans le texte du projet de règlement grand-ducal]	Article 1 de l'avant-projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

<i>Articles de la directive</i>	<i>Texte de la directive</i>	<i>Projet de règlement grand-ducal</i>	<i>Transposition</i>
Article 2	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 14 février 2025. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions. 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 couvert par la présente directive.		Aucune transposition nécessaire.
Article 3	La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i>.		Aucune transposition nécessaire.

*

DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2024/846 DE LA COMMISSION

du 14 mars 2024

modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 9, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu de l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE, les États membres doivent mettre en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ ou au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ ou aux dispositions nationales transposant la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ commises par chaque entreprise.
- (2) Conformément à l'article 9, paragraphe 3, de la directive 2006/22/CE, une liste d'infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et une appréciation de leur gravité figure à l'annexe III de ladite directive.
- (3) Afin d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 ou (UE) n° 165/2014, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 bis de la directive 2006/22/CE en vue de modifier l'annexe III pour tenir compte de l'évolution de la réglementation et de considérations liées à la sécurité routière.
- (4) Le règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ a introduit de nouvelles dispositions en ce qui concerne les infractions entraînant des risques de blessures graves ou de décès, ou de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers. Il convient de modifier l'annexe III de la directive 2006/22/CE afin d'y inclure ces nouvelles infractions.
- (5) La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions pertinentes des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 crée un risque grave de mort ou de blessure grave,

⁽¹⁾ JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

⁽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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

L'annexe III de la directive 2006/22/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

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 14 février 2025. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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 couvert par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 14 mars 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

L'annexe III de la directive 2006/22/CE est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil (*) (durée de conduite et temps de repos)

N°	BASE JURIDIQUE DE L'UE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ				
			ILPG	ITG	IG	IM	
A	Équipage						
A1	Article 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs				X	
B	Périodes de conduite						
B1	Article 6, par. 1	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9 h, en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10 h	9 h < ... < 10 h				X
B2			10 h ≤ ... < 11 h			X	
B3			11 h ≤ ...		X		
B4		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h	13 h 30 ≤ ...	X			
B5		Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 h, lorsqu'une extension est autorisée	10 h < ... < 11 h				X
B6			11 h ≤ ... < 12 h			X	
B7			12 h ≤ ...		X		
B8		Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 10 h	15 h ≤ ...	X			
B9		Article 6, par. 2	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire	56 h < ... < 60 h			
B10	60 h ≤ ... < 65 h					X	
B11	65 h ≤ ... < 70 h				X		
B12	Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire		70 h ≤ ...	X			
B13	Article 6, par. 3	Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	90 h < ... < 100 h				X
B14			100 h ≤ ... < 105 h			X	
B15			105 h ≤ ... < 112 h 30		X		
B16		Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives	112 h 30 ≤ ...	X			

C	Temps de pause						
C1	Article 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de 4 h 30 avant la prise d'une pause	4 h 30 < ... < 5 h				X
C2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C3			6 h ≤ ...		X		
D	Temps de repos						
D1	Article 8, par. 2	Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit n'est pas autorisé	10 h ≤ ... < 11 h				X
D2			8 h 30 ≤ ... < 10 h			X	
D3			... < 8 h 30		X		
D4		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit est autorisé	8 h ≤ ... < 9 h				X
D5			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D6			... < 7 h		X		
D7		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3 h + 9 h, insuffisant	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D9			3 h + [... < 7 h]		X		
D10	Article 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	8 h ≤ ... < 9 h				X
D11			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D12			... < 7 h		X		
D13	Article 8, par. 6	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24 h, insuffisant	22 h ≤ ... < 24 h				X
D14			20 h ≤ ... < 22 h			X	
D15			... < 20 h		X		
D16		Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	42 h ≤ ... < 45 h				X
D17			36 h ≤ ... < 42 h			X	
D18			... < 36 h		X		
D19	Article 8, par. 6	Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	... < 3 h				X
D20			3 h ≤ ... < 12 h			X	
D21			12 h ≤ ...		X		
D22	Article 8, par. 6 <i>ter</i>	Absence de compensation pour deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs			X		
D23	Article 8, par. 8	Déroulement à bord d'un véhicule du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures			X		

D24	Article 8, par. 8	Absence de prise en charge par l'employeur des frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule				X	
E	Exception constituée par la règle des 12 jours						
E1	Article 8, par. 6 bis	Dépassement de 12 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire normal précédent	... < 3 h				X
E2			3 h ≤ ... < 12 h			X	
E3			12 h ≤ ...		X		
E4	Article 8, par. 6 bis, point b) ii)	Temps de repos hebdomadaire pris à la suite de 12 périodes consécutives de 24 heures	67 h <...< 69 h				X
E5			65 h < ... ≤ 67 h			X	
E6			... ≤ 65 h		X		
E7	Article 8, par. 6 bis, point d)	Temps de conduite, entre 22 heures et 6 heures, de plus de 3 heures avant la pause, en l'absence de plusieurs conducteurs à bord du véhicule	3 h < ... < 4 h 30			X	
E8			4 h 30 ≤ ...		X		
F	Organisation du travail						
F1	Article 8, par. 8 bis	L'entreprise de transport n'organise pas le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur ou de retourner à leur lieu de résidence			X		
F2	Article 10, par. 1	Existence d'un lien entre le salaire/la rémunération et la distance parcourue, la rapidité de la livraison et/ou le volume des marchandises transportées			X		
F3	Article 10, par. 2	Organisation du travail du conducteur inexistante ou mauvaise, instructions au conducteur pour lui permettre de se conformer à la réglementation inexistantes ou mauvaises			X		

(*) 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).

2. Groupes d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*) (Tachygraphe)

N°	BASE JURIDIQUE	TYPE D'INFRACTION	NIVEAU DE GRAVITÉ		
			ILPG	ITG	IG
G	Installation du tachygraphe				
G1	Article 3, par. 1, 4 et 4 bis et article 22	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué	X		
H	Utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement				
H1.	Article 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X	
H2.	Article 27	Détention en tant que titulaire et/ou utilisation par le conducteur de plus d'une seule carte de conducteur		X	
H3		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
H4.		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		
H5.		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X		

H6	Article 32, par. 1	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement (<i>ex.: tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé</i>)		X	
H7	Article 32, par. 1, et article 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe (<i>ex.: utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.</i>)		X	
H8.	Article 32, par. 3	Présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X		
H9		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement, ou stockées sur le tachygraphe et/ou la carte de conducteur et téléchargées à partir de ces équipements	X		
H10	Article 33, par. 2	Non-conservation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X	
H11		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X	
H12	Article 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X	
H13		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X	
H14		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données		X	
H15.	Article 34, par. 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données illisibles		X	
H16	Article 34, par. 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X	
H17.	Article 34, par. 4	Utilisation d'une mauvaise feuille d'enregistrement ou présence de la carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X
H18	Article 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation		X	
I	Présentation de documents				
I1.	Article 34, par. 5, point b) v)	Utilisation incorrecte ou non-utilisation des signes "ferry/train"			X
I2	Article 34, par. 6	Absence des informations requises sur la feuille d'enregistrement		X	
I3.	Article 34, par. 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dont les frontières ont été franchies par le conducteur au cours de la période de travail journalière			X
I4	Article 34, par. 7	Absence dans les enregistrements du symbole des pays dans lesquels la période de travail journalière du conducteur a commencé et s'est achevée			X
I5.	Article 36	Refus d'être contrôlé		X	
I6	Article 36	Incapacité à présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents (jusqu'au 30 décembre 2024) Incapacité à présenter les informations enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 56 jours précédents (à compter du 31 décembre 2024)		X	
I7	Article 36	Incapacité à présenter une carte de conducteur, si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X	
J	Mauvais fonctionnement				
J1.	Article 37, par. 1, et article 22, par. 1	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X	
J2	Article 37, par. 2	Non-report, par le conducteur, de toutes les indications requises relatives aux différentes périodes tant que celles-ci ne sont plus enregistrées pour cause de panne ou de défaillance du tachygraphe		X	

(*) 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).»

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de disposition dont l'application est susceptible de grever le budget conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

1. Coordonnées du projet

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de		
Ministre:	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Valeria Palumbo		
Téléphone :	247 - 74443	Courriel :	valeria.palumbo@mmt.p.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent avant-projet de règlement grand-ducal vise à la transposition de la directive déléguée (UE) 2024/846 et l'inclusion de nouvelles infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s)			
Date :	28/04/2025		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? ☐ Oui ☒ Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case

«Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- ☐ Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- ☐ Promouvoir le dialogue social
- ☐ Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié

- ☐ Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- ☐ S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- ☐ Protéger le bien-être des animaux
- ☐ Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- ☐ Promouvoir la protection du patrimoine culturel

- ☐ Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques :

3. Mieux légiférer

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :

☐ Oui☒ Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

☒ Oui☐ Non

- Citoyens :

☒ Oui☐ Non

- Administrations :

☒ Oui☐ Non

Le principe « Think small first » est-il respecté ?

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

☐ Oui☐ Non☒ N.a. ¹

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

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 :

Code de la route

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 :

Le projet contient-il une charge administrative ² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

☐ Oui☒ NonSi oui, quel est le coût administratif ³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par² 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 œuvre 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.).

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

☐ Oui☐ Non☒ N.a.

Si oui, de quelle(s)
donnée(s) et/ou
administration(s)
s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ⁴ ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, de quelle(s)
donnée(s) et/ou
administration(s)
s'agit-il ?

⁴ 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. (www.cnpd.public.lu)

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.

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 :

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

☒ Oui ☐ Non ☐ N.a.

Sinon, pourquoi ?

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 :

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

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 ?

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

4. Egalité des chances

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

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 :

Les dispositions du présent projet de règlement grand-ducal s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

5. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Economie en suivant les démarches suivantes :

<https://meco.gouvernement.lu/fr/le-ministere/domaines-activite/services-marche-interieur/notifications-directive-services.html>

Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information) ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/ilnas-notification-infoflyer-web.pdf>

20250919_Avis

Luxembourg, le 28 août 2025

Objet : Projet de règlement grand-ducal¹ modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil. (6892TAL)

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
(24 juin 2025)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de transposer en droit national² la directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024 modifiant la directive 2006/22/CE du parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n°561/2006, (UE) n°165/2014 et de la directive 2002/15/CE, en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier (ci-après la « Directive déléguée 2024/846 »)³.

La modification apportée concerne l'inclusion de nouvelles infractions aux règlements :

- 1) (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 (ci-après le « Règlement 561/2006 »)⁴ et
- 2) (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 (ci-après le « Règlement 165/2014 »)⁵.

L'annexe II du règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à

¹ [Lien vers le projet de règlement grand-ducal sur le site de la Chambre de Commerce](#)

² Suivant l'article 2 de la Directive déléguée (UE) 2024/846, le délai de transposition a été fixé au 14 février 2025.

³ [Directive déléguée \(UE\) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024](#)

⁴ [Règlement \(CE\) 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](#)

⁵ [Règlement \(UE\) 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](#)

respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (ci-après le « Règlement grand-ducal du 12 août 2008 ») est remplacée dans ce sens, **par le texte figurant à l'annexe III** de la Directive déléguée 2024/846.

En bref

- En ce qui concerne l'introduction de l'obligation d'hébergement des conducteurs en dehors du véhicule lors du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures, la Chambre de Commerce tient à souligner les difficultés pratiques pour les entreprises de s'y conformer, en raison, d'une part, du manque d'infrastructures suffisantes et adaptées et d'autre part, des situations de refus des conducteurs eux-mêmes.
- Elle considère dès lors que la qualification de l'infraction qui en découle en « infraction très grave » est disproportionnée et réclame à ce titre la prise en compte par les autorités en charge de la constatation de ces infractions, de circonstances particulières telles que les situations de refus du conducteur ou d'absence d'infrastructures.
- Elle demande également des précisions quant à l'étendue des exigences en matière de preuve qui découleraient d'une éventuelle obligation pour les entreprises de produire des justificatifs concrets tels que des factures d'hôtel ou des confirmations de réservation.
- La Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

Rappel sommaire de la législation européenne pertinente en lien avec le Projet sous avis

A titre liminaire, il convient de rappeler brièvement plusieurs textes européens encadrant la législation sociale dans le transport, aux fins d'une meilleure compréhension du cadre normatif dans lequel s'inscrit le présent projet de règlement grand-ducal. Ces textes visent principalement à améliorer la sécurité routière et à harmoniser les conditions de travail des conducteurs.

La Directive 2006/22/CE⁶ du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établit les conditions minimales pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et l'utilisation

⁶ [Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil \(CEE\) n°3820/85 et \(CEE\) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil](#), transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 12 août 2008, dont la modification est l'objet du présent Projet de règlement grand-ducal.

des tachygraphes. Elle encadre les contrôles effectués sur route et dans les entreprises (communément appelée « Directive contrôles », ci-après la « Directive 2006/22 »).

Le Règlement 561/2006⁷ concerne les durées de conduites, les poses et les temps de repos des conducteurs de camions, d'autocars et d'autobus. Il abroge le règlement (CEE) n°3820/85 et modifie le règlement (CEE) n°3821/85 en introduisant des règles plus précises sur les temps de conduite, de repos et de pause des conducteurs.

Le Règlement 165/2014⁸ définit les obligations en matière de construction, d'installation, d'utilisation, d'essai et de contrôle des tachygraphes qui doivent équiper les véhicules entrant dans le champ d'application du règlement précité. Il réclame l'installation de tachygraphes dits intelligents, c'est-à-dire connectés à un système de navigation par satellite et muni d'une technologie de communication à distance, afin de faciliter les contrôles routiers ciblés. Il abroge le règlement (CEE) n°3821/85.

La Directive 2002/15/CE⁹ du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 a pour objectif de fixer les prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail afin d'améliorer la sécurité des transports ainsi que la santé et la sécurité des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, ainsi que la sécurité routière et d'assurer une concurrence équitable entre les entreprises de transport.

La Directive déléguée 2024/846¹⁰ modifie le texte de l'annexe III de la directive 2006/22 qui classe les infractions aux Règlements 561/2006 et 165/2014 selon leur gravité afin de mieux refléter les risques pour la sécurité routière et les distorsions de concurrence. Elle actualise ainsi les infractions liées au temps de conduite journaliers et hebdomadaires, aux pauses et temps de repos et vise celles qui peuvent entraîner des risques de blessures graves ou de décès, ou une distorsion de concurrence. Elle adapte aussi les infractions liées à l'installation et à l'utilisation des tachygraphes.

Considérations générales

Le Projet a pour objet d'inclure les nouvelles infractions aux Règlements 561/2006 et 165/2014, en remplaçant le texte de l'annexe II du Règlement grand-ducal du 12 août 2008 par celui **de l'annexe III de la Directive déléguée 2024/846¹¹** (ci-après l'« Annexe II »). A titre préliminaire, la Chambre de Commerce souhaite relever positivement l'objectif du Projet qui vise à préciser, dans un souci d'harmonisation à l'échelle européenne, les dispositions sociales dans le transport routier. La définition ainsi proposée des infractions concernées, doublée d'une mise à jour de leur classification par gravité apporte de la clarté et renforce la sécurité juridique pour les entreprises et les conducteurs. Un contrôle plus uniforme pourra ainsi contribuer à garantir des conditions de concurrence plus équitables.

⁷ Règlement précité note 3.

⁸ Règlement précité note 4.

⁹ [Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.](#)

¹⁰ Directive précitée note 2.

¹¹ L'Article 1^{er} de la Directive déléguée 2024/846 prévoit que « l'annexe III de la directive 2006/22/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive ».

A) En ce qui concerne les infractions au Règlement n°561/2006 relatif à la durée de conduite et au temps de repos

Les infractions sont, comme dans l'annexe II précédente du Règlement grand-ducal du 12 août 2008, classées en quatre niveaux, selon leur degré de gravité, infractions les plus graves (ILPG), infraction très grave (ITG), infraction grave (IG) et infraction mineure (IM).

1. Sur la base de l'**article 6, paragraphe 1 du Règlement 561/2006**, relatif aux **périodes de conduites**, l'infraction concerne les **dépassements**, de 50 % ou plus, des durées de conduite journalière de 9 heures et 10 heures. La disposition précédente selon laquelle ces dépassements ne peuvent intervenir « *sans la prise d'une pose ou d'une période de repos d'au moins quatre heures et demie* » est supprimée. Le niveau le plus élevé de gravité de l'infraction reste inchangé.
2. De nouvelles infractions **aux temps de repos** sont introduites :
 - Sur le fondement de l'**article 8, paragraphe 6ter¹² du Règlement 561/2006**, qui impose désormais une **compensation systématique** pour toute réduction du temps de repos hebdomadaire, l'Annexe II intègre « *l'absence de compensation pour deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs* ». Cette infraction est qualifiée de très grave,
 - Sur celui de l'**article 8, paragraphe 8¹³ du Règlement 561/2006** qui interdit d'une part, un repos prolongé dans le véhicule et impose d'autre part, à l'employeur de financer un hébergement de qualité, l'Annexe II ajoute deux infractions, d'une part « *le déroulement à bord d'un véhicule du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures* » (infraction de niveau très grave), et d'autre part, « *l'absence de prise en charge par l'employeur des frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule* » (infraction grave).

La Chambre de Commerce souhaite, tout d'abord rappeler que la question des infrastructures dédiées aux transport routier demeure un enjeu majeur. Dans de nombreux Etats membres, dont le Luxembourg, l'on relève un manque criant d'infrastructures suffisantes, abordables et sécurisées pour l'hébergement des conducteurs à proximité d'aires de stationnement adaptés aux poids lourds.

Un rapport de la Commission européenne finalisé en 2025¹⁴ révèle à ce sujet, que l'Union européenne manque d'au moins 390.000 places certifiées de stationnement sécurisé. Ce déficit pourrait atteindre 483.000 d'ici 2040. Dans ce contexte, la mise en œuvre pratique de l'obligation d'hébergement en dehors du véhicule représente un défi logistique et économique persistant pour

¹² Conformément à l'**Article 8, paragraphe 6ter, alinéa 2 du règlement 561/2006**, « Lorsque deux temps de repos hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive conformément au paragraphe 6, troisième alinéa, le temps de repos hebdomadaire suivant est précédé d'un temps de repos en compensation de ces deux temps de repos hebdomadaires réduits ».

¹³ Conformément à l'**Article 8, paragraphe 8 du règlement 561/2006**, « Les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats. L'employeur prend en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule. »

¹⁴ Le présent rapport a été élaboré, par la Direction générale de la mobilité et des transports (MOVE) dans le cadre de l'étude sur la disponibilité d'installations de repos adaptées aux conducteurs professionnels et de parkings sécurisés, ainsi que sur le développement de parkings sûrs et sécurisés dans l'UE.

[Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU. Annex I, Mapping demand and supply & gap analysis](#)

les entreprises de transport qui se heurtent en outre, à la faible acceptation, voire au refus par les conducteurs eux-mêmes, de nuitées à l'hôtel pour raisons personnelles, culturelles, ou liées à la sécurité. Ils préfèrent rester dans leur véhicule, environnement qu'ils connaissent et qu'ils jugent plus sûr.

Dans la mesure où les conducteurs disposent de plus, d'une autonomie décisionnelle pendant leur temps de repos, il peut être très difficile, voire impossible pour l'entreprise d'imposer aux conducteurs cette obligation d'hébergement en dehors du véhicule et donc de respecter la règle applicable. Au regard de ce contexte, la Chambre de Commerce relève que la qualification systématique de cette infraction comme « très grave » apparaît disproportionnée. Elle insiste donc sur le caractère essentiel de la prise en compte par les autorités en charge de la constatation de ces infractions de circonstances particulières et/ou individuelles notamment à travers des exceptions, en cas de refus documenté du conducteur ou d'inexistence d'infrastructures accessibles.

Elle s'interroge ensuite sur l'étendue des obligations de preuves lors des contrôles administratifs et demande à ce titre des précisions, notamment quant à l'éventualité d'une obligation pour les entreprises de présenter des justificatifs concrets, tels que des factures d'hôtel ou des confirmations de réservation. En effet, de tels justificatifs ne pouvant être exigés lors des contrôles routiers, se pose alors la question de la légalité de l'exigence de ces preuves a posteriori.

Enfin, la Chambre de Commerce ne manque pas de rappeler que la prise en charge des frais d'hébergement hors du véhicule pendant les temps de repos hebdomadaire constitue une charge financière pouvant s'avérer difficilement supportable pour les entreprises de plus petite taille. Cette difficulté est particulièrement marquée dans le cadre de tournées internationales, avec des prix d'hôtels pouvant être élevés.

3. Une nouvelle infraction relative à **l'organisation du travail** vise l'entreprise de transport qui « *n'organise pas le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur ou de retourner à leur lieu de résidence* » (infraction de niveau très grave). Conformément à **l'article 8, paragraphe 8bis¹⁵ du Règlement 561/2006**, l'employeur est tenu d'organiser le travail, de manière à permettre au conducteur de retourner soit au centre opérationnel de l'entreprise à laquelle il est rattaché, soit à son lieu de résidence, afin d'y prendre un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos compensé de 45 heures.

Si d'une manière générale, la mise en œuvre des règles relatives à l'obligation de retour et d'hébergement hors du véhicule peut favoriser l'amélioration des conditions de travail et à terme, l'attractivité du métier, la Chambre de Commerce souhaite toutefois souligner le risque que ces règles supplémentaires constituent une charge supplémentaire de planification pour les entreprises.

4. Enfin, est ajouté sur le fondement de **l'article 8, paragraphe 6bis, point b) ii), une catégorie de temps supplémentaire « 67 h<...<69 h »**, relatif au temps de repos hebdomadaire pris à la suite de, 12 périodes consécutives de 24 heures¹⁶.

¹⁵ Conformément à l'Article 8, paragraphe 8bis du règlement 561/2006, « Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur temps de repos hebdomadaire, situé dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou de retourner à leur lieu de résidence au cours de chaque période de quatre semaines consécutives, afin d'y passer au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire.

¹⁶ L'Article 8, paragraphe 6bis du règlement 561/2006 introduit une dérogation spécifique relative aux périodes de repos hebdomadaire dans le cadre transport international de voyageurs.

B) En ce qui concerne les infractions au Règlement 65/2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers

Les infractions sont classées, en trois niveaux de gravité, infractions les plus graves (ILPG), infraction très grave (ITG) et infraction grave (IG). La catégorie infraction mineure (IM) a été supprimée.

Le groupe d'infractions ajouté concerne les obligations de présentation de documents qui incombent aux conducteurs. Ces derniers sont tenus d'actionner les dispositifs de commutation qui permettent d'enregistrer séparément et distinctement différentes périodes.

1. Ainsi, tout d'abord, en référence à **l'article 34, paragraphe 5, point b) v) du Règlement 65/2014**, ils doivent enregistrer le temps de repos passé à bord d'un ferry ou d'un train, tel que l'exige **l'article 9 du Règlement 561/2006**, sous le signe « ferry-train », en plus du symbole habituel de repos. L'infraction réside dans une utilisation incorrecte, ou une non-utilisation de ces signes « ferry-train ». L'infraction est qualifiée de grave.
2. Ensuite, selon **l'article 34, paragraphe 6 du Règlement 65/2014**, chaque conducteur d'un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique est tenu d'inscrire manuellement les informations requises sur sa feuille d'enregistrement. L'infraction pour non-respect de cette obligation est de niveau très grave.
3. Enfin, conformément à **l'article 34 paragraphe 7 du règlement 65/2014**, il est imposé au conducteur d'introduire dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence, celui du pays où il finit sa période de travail journalière et celui du pays où il entre après avoir « *franchi la frontière d'un État membre au début de son premier arrêt dans ledit État membre* ». L'absence dans les enregistrements des symboles des pays dont les frontières ont été franchies et de ceux des pays relatifs à la période de travail journalière du conducteur demandés constituent une infraction grave.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

TAL/DJI

20251119_Avis

Projet de règlement grand-ducal

modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

Avis du Conseil d'État

(18 novembre 2025)

Le Conseil d'État a été saisi pour avis le 17 juin 2025, par le Premier ministre, du projet de règlement grand-ducal sous rubrique, élaboré par la ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une version consolidée du texte du règlement grand-ducal à modifier, le texte de la directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024 modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier ainsi qu'un tableau de correspondance entre les dispositions de la directive déléguée (UE) 2024/846 précitée et les dispositions du règlement grand-ducal en projet.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 18 septembre 2025.

Considérations générales

L'article 9 de la directive 2006/22/CE¹ impose aux États membres la mise en place d'un système de classification des entreprises de transport routier par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions aux règlements (CEE) n° 3820/85 ou (CEE) n° 3821/85 commises par chaque entreprise. L'annexe III de cette même directive établit une liste des infractions concernées, qui peut être modifiée par voie de directive déléguée, afin d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions dans le contexte de la classification des entreprises par niveau de risque.

¹ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, ci-après la « directive 2006/22/CE ».

Ces dispositions sont transposées par le biais de l'article 11 et de l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

Conformément à la procédure prévue par la directive 2006/22/CE, son annexe III a été mise à jour par la directive déléguée (UE) 2024/846², qui aurait dû être transposée au 14 février 2025 au plus tard.

Le règlement grand-ducal en projet entend modifier à cette fin le règlement grand-ducal précité du 12 août 2008. Il remplace l'annexe II dudit règlement grand-ducal et retranscrit de manière littérale l'annexe III de la directive déléguée (UE) 2024/846 précitée.

En ce qui concerne le préambule, le Conseil d'État constate que l'indication d'une base légale nationale fait défaut. Étant donné que le règlement de base a été pris sur le fondement de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, le Conseil d'État recommande de viser cette loi au préambule.

Le Conseil d'État n'a pas d'observation quant au fond.

Observations d'ordre légistique

Intitulé

Il convient de renvoyer au « règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil », étant donné que celui-ci a déjà fait l'objet de modifications depuis son entrée en vigueur. Cette observation vaut également pour l'article 1^{er}.

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

Préambule

Au préambule, le Conseil d'État constate que les auteurs omettent d'indiquer un fondement légal.

Au premier visa, le mot « Directive », à sa première occurrence, s'écrit avec une lettre initiale « d » minuscule.

² Directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024 modifiant la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, ci-après la « directive déléguée (UE) 2024/846 »

Les deuxième et troisième visas relatifs aux avis des organes consultatifs sont à adapter pour tenir compte des avis effectivement parvenus au Gouvernement au moment où le règlement grand-ducal en projet sera soumis à la signature du Grand-Duc.

À l'endroit des ministres proposant, il convient d'écrire « Gouvernement en conseil » avec une lettre « c » minuscule.

Article 1^{er}

Lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « **Art. 1^{er}** ».

La virgule après l'intitulé du règlement grand-ducal en question est à supprimer et les mots « est remplacée par le texte figurant à l'annexe » sont à remplacer par ceux de « est remplacée par l'annexe ».

Lorsqu'il s'agit de renvoyer au « présent règlement grand-ducal », le mot « grand-ducal » est traditionnellement omis.

Annexe

La phrase liminaire et les guillemets encadrant le texte de l'annexe sont à supprimer.

À l'annexe II, tableau 1, à remplacer, le renvoi en note de bas de page signalé par l'astérisque (*) est erroné, dans la mesure où celui-ci devrait viser le « règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 18 novembre 2025.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Marc Thewes