

Dossier consolidé

Date de création : 15-09-2026

Projet de loi 8780

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

Date de dépôt : 29-06-2026

Date de l'avis du Conseil d'État : 17-07-2026

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
29-06-2026	Déposé	20260722_Depot	<u>3</u>
16-07-2026	Avis de chambre(s) professionnelle(s) : Chambre de Commerce	20260828_Avis	<u>16</u>
17-07-2026	Avis du Conseil d'État	20260717_Avis	<u>19</u>

20260722_Depot

N° 8780
CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

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

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 29.6.2026

*

Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 29 avril 2026 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisée à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 29 juin 2026

Le Premier ministre

Luc FRIEDEN

*La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics*

Yuriko BACKES

*

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le règlement (CE) n° 561/2006¹ a été modifié par le règlement (UE) 2020/1054² en élargissant son champ d'application, à partir du 1^{er} juillet 2026, au transport routier de marchandises dans le cadre d'opérations de transport international ou de cabotage par des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes.

Ainsi, à partir de la date susmentionnée, les véhicules avec une masse maximale autorisée entre 2,5 tonnes et 3,5 tonnes utilisés pour le transport international routier de marchandises pour compte d'autrui seront également soumis aux obligations d'installation et d'utilisation du tachygraphe ainsi qu'au respect des temps de conduite et périodes de repos.

En effet, l'article 6 actuel de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit que dans certains domaines, notamment l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont limités au contrôle de véhicules d'une masse maximale autorisée dépassant 3,5 tonnes.

Il est alors essentiel de baisser la limitation posée concernant la masse maximale autorisée des véhicules contrôlés de 3,5 tonnes à 2,5 tonnes. Si cette limitation n'est pas soulevée, il risque d'exister une lacune importante dans le contrôle routier par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, puisque ces derniers ne peuvent pas compléter un contrôle intégral des véhicules d'une masse maximale autorisée dépassant 2,5 tonnes.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du [...] et celle du Conseil d'État du [...] portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. unique. À l'article 6, lettre b), de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le nombre « 3 500 » est remplacé par le nombre « 2 500 ».

*

¹ 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.

² 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.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article unique

Le présent article modifie l'article 6, lettre b), de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, qui prévoit les compétences de contrôle routier des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises.

Or, à partir du 1^{er} juillet 2026, selon le règlement (CE) n° 561/2006¹, modifié par le règlement (UE) 2020/1054², les transports routiers internationaux de marchandises ou de cabotage par des véhicules, dont la masse maximale autorisée est comprise entre 2,5 tonnes et 3,5 tonnes, seront soumis aux obligations d'installation et d'utilisation du tachygraphe ainsi qu'au respect des temps de conduite et périodes de repos, conformément aux règlements (CE) n° 561/2006 susmentionné et (UE) n° 165/2014³.

En effet, l'article 6 actuel de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit que dans certains domaines, notamment l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont limités au contrôle de véhicules d'une masse maximale autorisée dépassant 3,5 tonnes.

En raison des changements au niveau européen susmentionnés, et afin d'assurer un contrôle routier efficace et complet par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, il existe donc la nécessité de baisser la limitation posée concernant la masse maximale autorisée des véhicules contrôlés à 2,5 tonnes.

*

TEXTE COORDONNÉ

D'UN EXTRAIT DE LA LOI MODIFIÉE DU 14 FÉVRIER 1955

concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 6.

- « a) Les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées spécialement habilités à cet effet par le directeur de cette administration sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions légales et réglementaires et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions. »
- « b) Dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maximale des véhicules à contrôler dépasse ~~3 500 kg~~ **2 500 kg**, par les articles 11 et 17, paragraphe 1, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions. »

*

1 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.

2 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.

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.

FICHE FINANCIÈRE

Le présent projet de loi 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.

*

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



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.

Ministre responsable :

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou
amendement :

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

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le présent projet de loi n'a aucun lien direct avec l'inclusion sociale, l'égalité des chances ou l'éducation. Il ne favorise ni l'intégration sur le marché du travail ni l'égalité salariale ou l'inclusion dans le système éducatif.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Ce projet n'a pas d'impact sur la santé publique, la prévention des maladies ou l'amélioration de l'accès aux soins. Il ne concerne ni la lutte contre l'obésité, ni la prévention des comportements à risque.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet ne touche pas la production ou la consommation durable. Il ne favorise ni la réduction des déchets, ni la

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Le présent projet ne contribue ni à la diversification de l'économie ni au développement de secteurs innovants. Il n'a pas d'incidence sur l'emploi, l'innovation ou la digitalisation.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Le projet n'affecte pas l'aménagement du territoire, la cohésion sociale ou l'urbanisation. Il ne modifie pas la consommation du sol.

6. Assurer une mobilité durable.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Bien que le projet concerne le contrôle des transports routiers, il ne favorise ni la mobilité douce, ni l'utilisation des transports en commun, ni la réduction des émissions liées aux déplacements motorisés.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Ce projet n'a pas d'incidence sur la biodiversité.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Le projet n'impacte pas la consommation d'énergie, la part des énergies renouvelables ou les émissions de gaz à effet de serre.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Ce projet est strictement national et n'a aucun effet sur les politiques de développement durable à l'échelle mondiale.

10. Garantir des finances durables.Points d'orientation
Documentation☐ Oui ☒ Non

Le présent projet ne contribuera pas financièrement à l'action climatique ou au développement durable.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? ☐ Oui ☒ Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

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

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques		
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Valeria Palumbo		
Téléphone :	24774443	Courriel :	valeria.palumbo@mmtp.etat.lu
Objectif du projet :	Supprimer la limitation pour les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises de contrôler uniquement les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5t.		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s) :	Ministère des Finances ; Administration des douanes et accises.		
Date :	03/04/2026		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

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

1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis ¹:

- ☒ Chambre des fonctionnaires et employés publics
☒ Chambre des salariés
☒ Chambre des métiers
☒ Chambre de commerce
☒ Chambre d'agriculture

¹ Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis : ☐ Oui ☒ Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : ☐ Oui ☒ Non
- Citoyens : ☐ Oui ☒ Non
- Administrations : ☒ Oui ☐ Non

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

7) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a. ²

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

8) Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a. ²

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² N.a. : non applicable.

4. Digitalisation et données

9) Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office) ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

10) Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ? ☐ Oui ☒ Non

11) Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les ☐ Oui ☒ Non

Si oui, ces informations ou données à caractère personnel peuvent-elles être obtenues auprès d'une ou plusieurs administrations conformément au principe «Once only» ?

12) Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ? ☐ Oui ☒ Non

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ³

13) 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 :

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

Si oui, expliquez de quelle manière :

14) Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a. ²

Si oui, expliquez de quelle manière :

³ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.

6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

- 15) **Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

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

<https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

- 16) **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. ²

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20260828_Avis

N° 8780¹

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(13.7.2026)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après la « Loi modifiée du 14 février 1955 ») afin d'abaisser la limitation de la masse maximale autorisée des véhicules pouvant être contrôlés de 3,5 tonnes à 2,5 tonnes. Cette modification intervient à la suite d'une modification de la réglementation européenne et vise à assurer un contrôle routier efficace et complet par les autorités nationales compétentes.

En bref

- La Chambre de Commerce prend note du projet de loi qui vise à adapter le cadre légal national à l'évolution de la réglementation européenne.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le Projet vise à modifier l'article 6, lettre b), de la Loi modifiée du 14 février 1955, qui prévoit dans sa version actuelle que dans certains domaines, notamment l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identifications et les documents de bord, les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont limités au contrôle de véhicules d'une masse maximale autorisée dépassant 3,5 tonnes.

Le règlement (UE) 2020/1054¹ a modifié le règlement (CE) n° 561/2006² pour notamment élargir son champ d'application, à partir du 1^{er} juillet 2026, au transport routier de marchandises dans le cadre d'opérations de transport international ou de cabotage par des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes. Ainsi, à partir de cette date, les véhicules ayant une masse maximale autorisée entre 2,5 tonnes et 3,5 tonnes seront également soumis aux obligations d'installation et d'utilisation du tachygraphe ainsi qu'au respect des temps de conduite et périodes de repos.

Faisant suite au changement intervenu au niveau européen, afin d'assurer un contrôle routier intégral, le Projet procède à un abaissement de la limitation de la masse maximale autorisée des véhicules de

1 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

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 (version consolidée)

3,5 tonnes à 2,5 tonnes dans le cadre des contrôles routiers par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres observations à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs et au commentaire des articles qui expliquent clairement le cadre et les objectifs du Projet.

*

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

20260717_Avis

Projet de loi

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

Avis du Conseil d'État

(17 juillet 2026)

En vertu de l'arrêté du 29 juin 2026 du Premier ministre, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par la ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, un texte coordonné, par extrait, de la loi qu'il s'agit de modifier, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'un « check de durabilité – Nohaltegkeetscheck ».

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 16 juillet 2026.

Considérations générales

Le projet de loi sous examen entend modifier l'article 6, lettre b), de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il s'agit de mettre en conformité l'article en question avec le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, tel que modifié. Le Conseil d'État demande d'ajouter le visa du règlement européen en question au préambule du texte en projet.

Examen de l'article unique

Le texte de l'article unique n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

Observations d'ordre légistique

Préambule

En application de la circulaire CIRC-MESJ-2025.01 du Premier ministre du 10 février 2025, le Conseil d'État demande d'inclure au préambule un visa relatif au règlement européen qu'il s'agit de mettre en œuvre, en l'occurrence le 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.

Article unique

L'indication d'un article unique est à écrire en toutes lettres, et non pas en ayant recours à la forme abrégée « **Art.** ». Partant, les mots « **Art. unique.** » sont à remplacer par les mots « **Article unique.** ».

Il convient de citer correctement le nombre à remplacer, en écrivant « 3,500 ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 17 juillet 2026.

Pour le Secrétaire général,
L'Attaché,

s. Ben Segalla

Le Président,

s. Marc Thewes