

## N° 6112<sup>7</sup>

### CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

---

## PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions
- 1) du règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et
  - 2) du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et
- b) modifiant
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,
  - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et
  - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

\* \* \*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
<b><i>Amendements gouvernementaux</i></b>	
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (11.2.2011).....	2
2) Texte des amendements gouvernementaux avec commentaires	2
3) Texte coordonné du projet de règlement grand-ducal.....	9

\*

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

(11.2.2011)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures et en réponse à votre lettre afférente du 23 juillet 2010, j'ai l'honneur de vous saisir du projet de règlement grand-ducal amendé sous rubrique ainsi que de la prise de position du Gouvernement sur les observations formulées par votre Haute Corporation dans son avis du 16 juillet 2010 relatif au projet en question.

A cet effet, je joins en annexe le texte des amendements gouvernementaux avec les commentaires respectifs ainsi qu'un texte coordonné du projet de règlement grand-ducal adapté.

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

*La Ministre aux Relations  
avec le Parlement,  
Octavie MODERT*

\*

**TEXTE DES AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX  
AVEC COMMENTAIRES**

**Modifications proposées par le Gouvernement  
suite à l'avis du Conseil d'Etat No 48.678 du 16 juillet 2010**

Dans son avis du 16 juillet 2010, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il serait préférable de procéder par l'adoption de deux textes réglementaires différents pour l'exécution et la sanction des règlements (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85.

Il faut cependant constater que le règlement (CEE) No 3821/85 se greffe pour son champ d'application sur celui du règlement (CE) No 561/2006. Les deux règlements communautaires sont intimement liés et procéder par deux règlements grand-ducaux différents impliquerait qu'il faudrait répéter certaines dispositions ou encore prévoir des liens et références d'un règlement vers l'autre. Lors de modifications ultérieures on risquerait alors des incohérences entre les deux règlements grand-ducaux.

Dès lors, le Gouvernement propose de procéder par un seul règlement grand-ducal.

*Intitulé*

L'intitulé est adapté selon les propositions du Conseil d'Etat par l'ajout d'une subdivision et des intitulés des règlements grand-ducaux à modifier.

*Préambule*

Le préambule est adapté selon les propositions du Conseil d'Etat. Par ailleurs, l'erreur concernant le nom de la Chambre des Métiers est redressée.

Suite à l'entrée en vigueur du règlement (CE) No 581/2010 de la Commission du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur en date du 22 juillet 2010 et son incidence (minime) sur l'article 12, ce règlement doit être ajouté aux considérants.

Par ailleurs, en raison des modifications proposées à l'article 5 un nouveau considérant relatif à la loi modifiée du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises est introduit.

#### Article 1er

L'alinéa 2 est supprimé tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Suite à l'observation du Conseil d'Etat que l'alinéa 3 est obligatoirement à revoir, le Gouvernement propose de numéroter l'alinéa 1er comme paragraphe 1 et de remplacer l'alinéa 3 par le paragraphe 2 suivant:

*„2. En application de l'article 14 du règlement (CE) No 561/2006 précité, le ministre peut accorder une dérogation aux articles 6 à 9 du règlement (CE) 561/2006 précité pour des transports effectués dans des circonstances exceptionnelles.*

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

*En vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, l'autorisation de dérogation peut prévoir que les transports visés peuvent être effectués au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe ou que le tachygraphe ne doit pas être utilisé.*

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

Ces dispositions règlent la possibilité pour le ministre d'accorder des dérogations dans des circonstances exceptionnelles, telles que par exemple le transport de bois après une grave tempête ayant détruit de nombreuses forêts.

Un cas d'urgence serait par exemple une éruption d'un volcan, lorsqu'il faut rapatrier les passagers aériens par autocars quand le „ciel“ est fermé.

Le paragraphe 2 met en œuvre l'article 14 du règlement (CE) No 561/2006 et l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) No 3821/85 en instituant le ministre comme autorité pouvant agir dans les cas de circonstances exceptionnelles respectivement dans les cas d'urgence.

Les dérogations de l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 et de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3821/85 étant des dérogations nationales permanentes, elles sont réglées par voie de règlement grand-ducal à l'article 3 du présent projet de règlement.

#### Article 2

La version coordonnée du règlement (CEE) No 3821/85 disponible auprès d'*EUR-Lex*, site dédié du droit de l'Union européenne, ne fait plus référence, depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) No 561/2006, au règlement (CEE) No 3820/85, mais au règlement (CE) No 561/2006 ayant remplacé ledit règlement (CEE) No 3820/85.

Ainsi, l'article 3 du règlement (CEE) No 3821/85 se lit maintenant comme suit:

#### *„Article 3*

*1. L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un Etat membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement (CE) No 561/2006. Les véhicules visés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) No 561/2006 et les véhicules qui étaient exclus du champ d'application du règlement (CEE) No 3820/85, mais qui ne sont plus exclus au titre du règlement (CE) No 561/2006, ont jusqu'au 31 décembre 2007 pour se conformer à cette obligation.*

*2. Les Etats membres peuvent dispenser de l'application du présent règlement les véhicules visés à l'article 13, paragraphes 1 et 3, du règlement (CE) No 561/2006.*

*3. Les Etats membres peuvent, après autorisation de la Commission, dispenser de l'application du présent règlement les véhicules utilisés pour les opérations de transport visées à l'article 14 du règlement (CE) No 561/2006.*

4. *Les Etats membres peuvent exiger pour les transports nationaux l'installation et l'utilisation d'un appareil de contrôle, conformément au présent règlement, sur tous les véhicules pour lesquels le paragraphe 1 ne l'exige pas.*“

Le Gouvernement est donc d'avis que l'observation du Conseil d'Etat concernant l'article 2 est sans objet et qu'il convient d'adopter cet article tel que proposé initialement.

#### *Article 3 (et 14)*

Concernant cet article, il y a lieu d'insister que le dernier alinéa du paragraphe 2 n'exclut pas les véhicules des auto-écoles de l'obligation d'installation d'un tachygraphe. En effet, le point c) n'est pas mentionné parmi les exceptions au dernier alinéa. Ces véhicules doivent donc toujours être équipés d'un tachygraphe, contrairement à ce que mentionne le Conseil d'Etat.

L'exemption des véhicules des auto-écoles de l'obligation de respecter les temps de conduite et périodes de repos s'explique par le fait que le règlement (CE) No 561/2006 définit le conducteur comme „*la personne qui conduit le véhicule*“. Dans le cas d'une auto-école, ce serait donc le candidat au permis de conduire. Or, d'après le règlement grand-ducal du 8 août 2000, ce n'est pas le candidat, mais l'instructeur qui est considéré comme conducteur. De plus, faute de disposer d'un permis de conduire, le candidat est dans l'impossibilité d'obtenir une carte de conducteur et par conséquent d'utiliser le tachygraphe.

Tout comme le Conseil d'Etat, le Gouvernement estime que les auto-écoles sont les mieux placées pour apprendre le maniement des tachygraphes aux futurs conducteurs de poids lourds et d'autobus, raison pour laquelle il a proposé la disposition prévue à l'article 14 qui complète la disposition du présent article.

En effet, la modification du règlement grand-ducal du 8 août 2000 relative aux auto-écoles prévue à l'article 14 oblige l'instructeur à utiliser le tachygraphe et à respecter les temps de conduite et périodes de repos, enseignant par là même tant le maniement du tachygraphe que le respect des temps de conduite et périodes de repos aux candidats au permis de conduire.

La proposition initiale prévoit donc déjà le scénario privilégié par le Conseil d'Etat. Il n'y a donc pas nécessité d'y apporter une modification.

Il est profité de l'occasion pour introduire une dérogation pour les transports nationaux de collecte de lait à l'article 3, paragraphe 2, du projet (article 13, paragraphe 1, point 1) du règlement (CE) No 561/2006). Cette dérogation ne concerne que les temps de conduite et périodes de repos, mais pas l'obligation d'installer un tachygraphe, et est justifiée par la nature spéciale de ces transports et des types de véhicules utilisés.

Les véhicules de collecte de lait ne sont en effet normalement pas équipés d'un dispositif spécial pour le refroidissement du lait quand le véhicule est à l'arrêt, moteur éteint, ce qui pose problème pendant les pauses, notamment en été. Au Luxembourg les trajets entre deux fermes ne durent normalement que 10 à 30 minutes avec un temps d'arrêt moyen d'environ 10 minutes par ferme. La sécurité routière n'est donc pas mise en cause par cette dérogation.

Le nombre de véhicules concernés est très limité, alors que par exemple la plus grande société laitière luxembourgeoise ne dispose que de huit véhicules pour la collecte de lait, dont vingt-trois chauffeurs se partagent la conduite.

De plus, il y a lieu de relever que, d'une part, les transports de collecte de lait n'étaient pas couverts par la réglementation communautaire avant l'entrée en vigueur du règlement (CE) No 561/2006 le 11 avril 2007 et que, d'autre part, la législation sur le temps de travail (articles 214-xx du Code du Travail) reste d'application.

#### *Article 4*

Le Conseil d'Etat rappelle que la SNCT est une société à responsabilité limitée et estime que ses statuts lui permettent d'intervenir dans le domaine des tachygraphes. En l'absence d'une base légale, le Conseil d'Etat estime que la problématique peut être réglée par la voie contractuelle.

En fait, le contrat de gestion signé le 4 décembre 2003 entre l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg et la Société Nationale de Contrôle Technique stipule dans son article 1er „*En application de l'article 4 modifié [devenu entre temps l'article 4bis] de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le présent contrat a pour objet la délégation par l'Etat à la SNCT des missions suivantes: [...]*“

- 4) la délivrance des cartes à mémoire pour les tachygraphes électroniques;
- 5) la mise en place d'une plate-forme de communication électronique en relation avec les missions identifiées aux chiffres 1) à 4) ci-avant."

Le même contrat stipule dans son article 6: „En matière des tachygraphes électroniques, la SNCT se charge de la mise en oeuvre des tâches administratives et techniques découlant de la gestion des cartes à mémoire pour lesdits tachygraphes, conformément aux dispositions du Règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

*Cette mission comporte notamment la délivrance, le remplacement et le renouvellement des cartes en question ainsi que la gestion de la banque de données afférente.*"

Il en résulte que ce point est déjà réglé par la voie contractuelle.

#### Article 5

Le Conseil d'Etat est d'avis que les paragraphes 5 et 6 de l'article 4bis ne fournissent pas de base légale pour charger l'Administration des Douanes et Accises de la surveillance régulière des ateliers et propose de charger la SNCT de l'ensemble des contrôles.

Le choix de charger l'Administration des Douanes et Accises de la surveillance régulière s'explique par le fait que la SNCT effectue principalement les contrôles techniques des véhicules qui comprennent le contrôle du tachygraphe si un tel appareil est installé. De ce fait, la SNCT pourrait se retrouver avec un conflit d'intérêts au cas où elle constate, lors d'un audit régulier, des irrégularités chez un atelier. Lors du contrôle technique d'un véhicule étant passé par cet atelier, elle ne pourrait plus vérifier objectivement le tachygraphe et serait forcée de refuser d'office ces véhicules au contrôle technique.

Si le Gouvernement suit le Conseil d'Etat dans sa proposition de charger une instance unique tant de l'instruction de la demande initiale que de la surveillance régulière, il propose pour cette raison d'en charger l'Administration des Douanes et Accises sur la base légale de l'article 1er, point B) 5. de la loi modifiée du 27 juillet 1993 portant organisation de l'Administration des douanes et accises.

Etant donné que les agents de l'Administration des Douanes et Accises doivent contrôler les tachygraphes sur route et, le cas échéant, en entreprise pour vérifier s'ils n'ont pas été manipulés, ils disposent déjà de connaissances en la matière (cf. règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE).

Du fait qu'un règlement grand-ducal doit citer lui-même ses bases légales, il convient d'ajouter la loi du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises parmi les considérants.

L'annexe I est également adapté dans l'optique que tant l'instruction de la demande initiale que la surveillance régulière sont effectués par l'Administration des Douanes et Accises.

Le Conseil d'Etat insiste ensuite sur la nécessité de déterminer les critères légaux de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel. Le Gouvernement tient à préciser que ces critères figurent à l'annexe I et notamment au point 5.3. Etant donné que l'annexe fait partie intégrante du règlement, le Gouvernement estime que l'exigence prévue à l'article 4bis, paragraphe 5, alinéa 3, est remplie.

#### Articles 6 et 7

Ces articles ne font pas l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

#### Article 8

Le Conseil d'Etat propose, dans une optique de simplification administrative, que les demandeurs d'une carte de conducteur ne doivent fournir que les données dont la SNCT ne dispose pas déjà.

Or, le demandeur d'une carte de conducteur ne sait pas nécessairement de quelles données la SNCT dispose déjà respectivement si les données dont dispose la SNCT sont encore actuelles. Suivre la proposition du Conseil d'Etat reviendrait dans la pratique que le demandeur pose sa demande, que la SNCT lui envoie les données dont elle dispose et qu'ensuite le demandeur renvoie son dossier complété, le cas échéant, des données manquantes ou actualisées.

De plus, en ce qui concerne les titulaires d'un permis de conduire étranger, la SNCT ne dispose très souvent pas de ces données.

Les demandeurs d'une carte de conducteur feraient donc l'objet d'un traitement différent selon les données dont la SNCT dispose déjà. De plus, dans tous les cas, les délais dans lesquels les demandes pourraient être traitées seraient rallongés.

Le Gouvernement tient à préciser que le minimum d'informations et de documents est demandé pour suffire aux obligations communautaires.

En effet, le règlement (CEE) No 3821/85 stipule qu'un conducteur ne peut disposer que d'une seule carte de conducteur. Dès lors, les Etats membres doivent prendre toutes les mesures de sécurité afin de ne pas délivrer une deuxième carte à un conducteur. Ceci vaut surtout pour le lieu de résidence et l'identité du demandeur. Il est donc essentiel de disposer des données les plus récentes possibles.

Enfin, il y a lieu de relever que ce point avait également fait l'objet d'une discussion entre le département des transports et le département de la simplification administrative qui avait finalement donné son aval à la disposition proposée.

Au vu de ce qui précède et notamment afin que tous les demandeurs soient traités de la même façon et que les dossiers puissent être expédiés le plus vite possible, le Gouvernement est d'avis de laisser cet article dans l'état tel que proposé initialement.

#### *Articles 9 à 12*

Ces articles ne font pas l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

Or, le 22 juillet 2010 est entré en vigueur le *règlement (CE) No 581/2010 de la Commission du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur*. Ce règlement communautaire prévoit que les données de la carte de conducteur doivent être téléchargées tous les 28 jours. Ce règlement s'inscrit dans le processus d'harmonisation des conditions imposées aux entreprises de transport routier à travers l'Union européenne. Il y avait en effet de légères différences entre les Etats membres en ce qui concernent les obligations de téléchargement des données.

Le règlement (CE) No 581/2010 étant d'applicabilité directe et étant supérieur à un règlement d'exécution national, il y a donc nécessité de remplacer à l'article 12, paragraphe 1, les termes „à la fin de chaque mois civil“ par „tous les 28 jours“, alors que de toute façon une disposition nationale différente à une disposition communautaire ne serait pas applicable.

#### *Article 13*

L'erreur rédactionnelle au paragraphe 1er, alinéa 1, soulevée par le Conseil d'Etat est corrigée. Par ailleurs, les alinéas 2 et 4 à 6 du paragraphe 1er sont supprimés tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Concernant l'introduction d'avertissements taxés, le Conseil d'Etat est d'avis que l'article 4bis, paragraphe 6, de la loi du 14 février 1955 ne contient pas de base légale pour prévoir des avertissements taxés. Le Gouvernement tient à préciser que la base légale se trouve à l'article 15.

On peut tirer ici des parallèles avec les infractions à l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, communément appelé „Code de la Route“, comme par exemple le dépassement de la vitesse de 50 km/h à l'intérieur d'une agglomération.

Ici, l'article 1er de la loi du 14 février 1955, qui sert de base légale pour l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955, ne prévoit pas la possibilité d'émettre des avertissements taxés. Si l'article 7 de la loi du 14 février 1955 qualifie les infractions aux dispositions prises sur base de l'article 1er comme contraventions, il ne prévoit non plus la possibilité d'émettre des avertissements taxés. En fait, c'est l'article 15, alinéa 1, qui à son tour se réfère à l'article 7, qui sert de base légale pour les avertissements taxés en matière du „Code de la Route“.

Ceci est d'ailleurs confirmé par l'article 1er du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés et consignations qui stipule que les bases légales pour les avertissements taxés sont les articles 12 et 15 de la loi du 14 février 1955.

C'est donc l'alinéa 2 dudit article 15 qui contient la base légale pour prévoir la possibilité pour les agents de l'Administration des Douanes et Accises d'émettre des avertissements taxés pour des contraventions à la législation sur les transports routiers.

Etant donné que les matières des tachygraphes et des temps de conduite et périodes de repos font partie de la législation sur les transports routiers, de même d'ailleurs que la matière des autorisations

de transports, le Gouvernement propose de maintenir les dispositions relatives aux avertissements sur la base légale de l'article 15 de la loi du 14 février 1955.

Afin de clarifier quelles infractions sont des délits et quelles infractions sont des contraventions, tel que demandé par le Conseil d'Etat, le paragraphe 2 est supprimé et remplacé par le bout de phrase à ajouter au paragraphe 1, alinéa 1: „à l'exception des infractions énumérées à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de 145 à 250 euros.“

Ainsi, les infractions reprises à l'annexe II sont des contraventions, tandis que toutes les autres infractions sont des délits.

Ceci implique cependant que l'annexe II, telle que proposée initialement, doit être divisée de sorte à ce que l'annexe II ne reprenne plus que les contraventions en matières de tachygraphes et de temps de conduite et périodes de repos (point N.). Le point O. avec les contraventions en matière d'autorisations de transports devient alors l'annexe III (cf. aussi observations relatives à l'article 15) afin d'éviter que l'article 13, paragraphe 1, ne couvre des contraventions qui ne font pas partie du champ d'application des règlements (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85 respectivement de l'AETR. Ces infractions seront couvertes par l'article 6 à modifier du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 tel que proposé à l'article 15 du présent projet de règlement.

Suite à la suppression du paragraphe 2, les paragraphes 3 à 5 deviennent les paragraphes 2 à 4.

L'ancien paragraphe 3 (nouveau paragraphe 2) est modifié tel que proposé par le Conseil d'Etat.

L'ancien paragraphe 5 (nouveau paragraphe 4) est reformulé selon la proposition du Conseil d'Etat.

Les anciens paragraphes 6 et 7 sont supprimés tel que proposé par le Conseil d'Etat.

#### Article 14

Concernant les véhicules des auto-écoles, il est renvoyé aux explications données ci-avant concernant l'article 3. Par conséquent, la modification de l'article 20 du règlement grand-ducal du 8 août 2000 telle que proposée initialement devra être maintenue.

En ce qui concerne la terminologie utilisée, c'est justement à des fins d'alignement de la terminologie que le terme „chronotachygraphe“ est utilisé, étant donné que le règlement grand-ducal du 8 août 2000 utilise ce terme également dans d'autres articles.

#### Article 15

Concernant la modification de l'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993, le Gouvernement est d'avis qu'il n'y a pas lieu de suivre le Conseil d'Etat en ce qui concerne sa demande de „supprimer l'exigence de la „copie conforme“ de la licence communautaire“.

Il faut préciser qu'il ne s'agit ici pas d'une photocopie certifiée conforme avec timbre et cachet d'une commune, mais de documents prévus par le règlement (CEE) No 881/92 portant les noms de „copie conforme (de la licence communautaire)“ respectivement „copie conforme (de l'attestation de conducteur)“. Il est vrai que les noms donnés à ces documents n'ont pas été choisis de manière très heureuse et qu'ils peuvent donner lieu à confusion. Mais étant donné que ce sont les noms donnés à ces documents par la législation communautaire, il n'y a pas d'autre possibilité que d'utiliser ces mêmes termes dans la législation nationale luxembourgeoise.

L'exigence de la présence d'une copie conforme de la licence communautaire à bord des véhicules respectivement de la copie conforme d'une attestation de conducteur au siège de l'entreprise telle que prescrite par les articles 5 et 6 du règlement (CEE) No 881/92 ne saurait être supprimée par la législation nationale d'un Etat membre, raison pour laquelle le Gouvernement ne suit pas le Conseil d'Etat sur ce point.

Concernant la modification de l'article 6 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993, les deux alinéas qualifiés comme superfétatoires par le Conseil d'Etat sont supprimés.

L'article 6 est modifié dans la même optique que l'article 13 ci-dessus pour plus de clarté: le paragraphe 2 est supprimé tandis que le premier paragraphe, devenant alors le seul paragraphe de cet article, est complété par le texte suivant: „à l'exception des infractions suivantes qui sont punies d'une amende de 250 euros.

- défaut d'avoir une copie conforme valable de la licence communautaire à bord du véhicule;
- défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg;

- *présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues;*
- *défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable.*“

De ce fait, les infractions y énumérées sont des contraventions, tandis que toutes les autres infractions aux dispositions mentionnées à l'article 6 à modifier sont des délits. Par cette modification, le Gouvernement tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat à l'article 13 du présent projet de règlement qu'il faut spécifier si une infraction est sanctionnée par une peine de police ou par une peine correctionnelle.

En raison de cette modification, il n'est plus fait référence à des avertissements taxés à l'article 6 à modifier. Il faut cependant rappeler que l'article 15 de la loi du 14 février 1955 contient la base légale pour pouvoir décerner des avertissements taxés dans le cadre de la législation sur les transports routiers (cf. explications relatives aux articles 13 et 16 du présent projet de règlement). Les dispositions communautaires et nationales relatives aux autorisations de transports font partie de la législation sur les transports routiers.

#### *Article 16*

Tenant compte de l'observation du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 1, il est proposé de prévoir un montant de 145 euros au lieu de 250 euros pour la taxe à percevoir pour les infractions 49-07 à 49-10. Le Gouvernement tient cependant à poursuivre le chemin entamé en relevant les taxes concernant le domaine des transports routiers à l'instar des taxes prévues aux tableaux B, D et E (250 euros) de l'annexe I du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés.

Vu les explications relatives à la base légale des avertissements taxés en matière de transports routiers, telles que développées ci-avant pour l'article 13, il est proposé de maintenir le paragraphe 3 et d'introduire les catalogues d'avertissements taxés N et O repris aux annexes II et III. Il est renvoyé aux explications relatives à l'article 13 en ce qui concerne la division de l'annexe II initialement proposée en nouvelles annexes II et III.

La base légale de l'article 15 de la loi du 14 février 1955 couvrant toute la législation sur les transports routiers, elle est également à la base des avertissements taxés pour les contraventions de l'article 6 à modifier du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 tel que prévu par l'article 15 du présent projet de règlement.

#### *Article 17*

Cet article ne fait pas l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

#### *Article 18*

Le Gouvernement suit le Conseil d'Etat et propose de reprendre la formule abrégée proposée par le Conseil d'Etat.

#### *Article 19*

Cet article ne fait pas l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

#### *Annexes*

Les annexes n'ont pas fait l'objet d'une observation de la part du Conseil d'Etat.

Au point 4.4 de l'annexe I la définition se réfère maintenant à l'intitulé abrégé du règlement grand-ducal proposé par le Conseil d'Etat dans ses observations relatives à l'article 18 du présent projet de règlement.

Au point 5.3.3 de l'annexe I la faute de frappe concernant l'énumération est rectifiée et mentionne maintenant correctement les points a) à g) au lieu de b) à h).

Par ailleurs, l'annexe I est adapté pour tenir compte des modifications apportées à l'article 5.

A l'annexe II l'intitulé du point N. est ajusté et reflète maintenant l'intitulé abrégé du règlement grand-ducal proposé par le Conseil d'Etat dans ses observations relatives à l'article 18 du présent projet de règlement.

Le tableau de l'annexe II est basé sur le tableau d'infractions introduit par le règlement grand-ducal du 8 novembre 2010 introduisant un système de classification des entreprises par niveau de risque et transposant la directive 2009/5/CE.



Le point A01 est adapté conformément au rectificatif paru au Journal Officiel de l'Union européenne L256 du 29 septembre 2009 (page 38). En raison de ce même rectificatif, les points 105 et 107 restent en l'état, alors que la version initiale du présent projet tenait déjà compte de ces erreurs.

\*

## **TEXTE COORDONNE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL**

### **PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL**

- a) concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions**
- 1) du règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et**
  - 2) du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et**
- b) modifiant**
- 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,**
  - 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et**
  - 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs**

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

Vu le règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil;

Vu le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

Vu le règlement (CE) No 581/2010 de la Commission du 1er juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur;

Vu le règlement (CEE) No 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres;

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

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

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

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

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

Arrêtons:

### **Chapitre 1 – Compétences, principes et champ d'application**

**Art. 1er.** 1. L'autorité compétente au sens du règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre qui a les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.

2. En application de l'article 14 du règlement (CE) No 561/2006 précité, le ministre peut accorder une dérogation aux articles 6 à 9 du règlement (CE) 561/2006 précité pour des transports effectués dans des circonstances exceptionnelles.

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

En vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, l'autorisation de dérogation peut prévoir que les transports visés peuvent être effectués au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe ou que le tachygraphe ne doit pas être utilisé.

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

**Art. 2.** Outre les véhicules visés par le premier paragraphe de l'article 3, les véhicules visés par l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, désigné ci-après par tachygraphe, sont ceux mentionnés à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) No 3821/85 précité ainsi que ceux effectuant des transports internationaux en conformité avec les dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970 tel qu'approuvé par la loi du 6 mai 1974.

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I B de ce règlement est désigné ci-après tachygraphe numérique.

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

Tout tachygraphe doit être étalonné et vérifié conformément au règlement (CEE) No 3821/85 précité. Cette obligation vaut également pour les véhicules non visés par le premier alinéa, pour autant qu'ils sont équipés d'un tachygraphe.

L'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire conformément aux dispositions des règlements (CE) No 561/2006 et (CEE) No 3821/85 précités ainsi que du présent règlement.

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

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

Les feuilles d'enregistrement et le papier en continu doivent correspondre respectivement à l'annexe I ou à l'annexe I B du règlement (CEE) No 3821/85 précité.

**Art. 3.** 1. En application de l'article 3, paragraphe 4, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, les véhicules suivants doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg:

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

Les articles 6 à 9 du règlement (CE) No 561/2006 précité s'appliquent aux transports nationaux effectués par les véhicules cités à l'alinéa précédent.

2. En application de l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants:

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

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

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

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3821/85 précité, les véhicules cités sous a), b), d) et e) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 6.** La Société Nationale de Certification et d'Homologation, désignée ci-après par le sigle SNCH, est chargée des travaux d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe prévus à l'article 5 du règlement (CEE) No 3821/85 précité. A cette fin, elle procède ou fait procéder aux essais et constatations requis, tout en prenant, en cas de besoin, recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins, sur sa proposition, par le ministre en raison de leur compétence en matière d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement ou des cartes de tachygraphes précités.

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

## **Chapitre 2 – Les cartes de tachygraphe**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les cartes de tachygraphe délivrées à des fabricants de tachygraphes ne peuvent être utilisées que pour des essais techniques. Les données administratives utilisées pour l'établissement de ces cartes sont fournies par les fabricants de tachygraphes sous leur responsabilité et peuvent être des données fictives. Par dérogation à l'alinéa 7, la taxe de mise à disposition de toute carte délivrée à un fabricant de tachygraphe est basé sur le coût de revient de cette carte.

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

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du requérant, en cours de validité;
- 2) une copie du permis de conduire du requérant, valable pour la conduite d'un véhicule tombant sous l'application du présent règlement;
- 3) une déclaration de l'intéressé attestant qu'il n'est pas encore ni déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, ayant été émise par une autorité étrangère;

- 4) deux photographies récentes identiques, établies sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête de l'intéressé – prise de face devant un fond clair – ayant au moins 20 mm de hauteur;
- 5) un certificat de résidence datant de moins d'un mois, attestant que l'intéressé a sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le renouvellement de la carte de contrôle intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la SNCT, de la demande conforme aux exigences du premier alinéa.

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

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

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

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

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

**Art. 11.** 1. Les cartes d'atelier sont uniquement délivrées aux ateliers agréés conformément à l'annexe IB du règlement (CEE) No 3821/85 précité et qui, sauf dans des cas dûment motivés, ne sont pas éligibles pour une carte d'entreprise ou dont les autres activités professionnelles ne sont pas de nature à compromettre la sécurité globale du système.

2. En vue de l'obtention d'une carte d'atelier, le mandataire de l'atelier agréé intéressé est tenu de présenter à la SNCT une demande dûment signée, indiquant le nom et l'adresse de l'atelier ainsi que les noms et prénoms et le lieu et la date de naissance du candidat-titulaire à l'obtention de la carte, ce dernier devant justifier de la qualification technique requise en vertu du règlement (CEE) No 3821/85 précité.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

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

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

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

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

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

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

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

7. La cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire d'une carte d'atelier comporte l'obligation pour l'atelier concerné de restituer la carte sans délai à la SNCT.

### **Chapitre 3 – La manipulation des données enregistrées**

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

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

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



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

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

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

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

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

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

#### **Chapitre 4 – Dispositions finales**

**Art. 13.** 1. Les infractions aux dispositions prévues aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16 et 20 paragraphe 3 du règlement (CE) No 561/2006 précité, aux articles 1er, 3 alinéa 1, 12, 13, 14, 15, 16 et aux annexes I, IB et II du règlement (CEE) No 3821/85 précité, aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 de l'AETR précité, aux articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et aux appendices 1, 1B et 2 de l'annexe de l'AETR précité ainsi qu'aux articles 2, 3, 5, 7 et 12 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions énumérés à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de 145 à 250 euros.

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

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

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

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

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

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

„L'instructeur agréé qui enseigne l'art de conduire sur un véhicule prévu à l'article 17, point B), sub 4) à 7), doit utiliser le chronotachygraphe conformément aux dispositions de la réglementation communautaire et nationale en vigueur. Les articles 6 à 9 du règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil lui sont applicables.“

**Art. 15.** 1. L'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est remplacé par le texte suivant:

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

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

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

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

2. Tout conducteur originaire d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doit disposer de l'attestation de conducteur prévue à l'article 6 du règlement (CEE) No 881/92.

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

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

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

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

„**Art. 6.** Les infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 4 et aux dispositions générales des annexes I et III du règlement (CEE) No 881/92 ainsi qu'aux dispositions des articles 4 et 5 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions suivantes qui sont punies d'une amende de 250 euros:

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

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

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

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

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

**Art. 17.** Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, tel qu'il a été modifié par la suite, est abrogé.

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

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

\*

## ANNEXE I

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

- 1 Introduction
- 2 Objet et champ d'application
- 3 Références réglementaires et normatives
- 4 Définitions
  - 4.1 Installation de tachygraphe
  - 4.2 Installation de tachygraphe analogique
  - 4.3 Installation de tachygraphe numérique
  - 4.4 Règlement
  - 4.5 Agrément
  - 4.6 Agrément de plein droit
  - 4.7 Agrément administratif
  - 4.8 Demandeur d'un agrément
  - 4.9 Candidat à l'agrément
  - 4.10 Atelier agréé
  - 4.11 Expert technicien
  - 4.12 Intervention
  - 4.13 Installation
  - 4.14 Activation
  - 4.15 Etalonnage
  - 4.16 Vérification

- 4.17 Réparation
- 4.18 Mise hors service
- 4.19 Responsable pour la sécurité
- 5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors de service des tachygraphes
  - 5.1 Demande d'agrément
  - 5.2 Cas d'agrément
  - 5.3 Conditions d'obtention d'agrément
    - 5.3.1 Fiabilité
    - 5.3.2 Expérience, formation et rôle du personnel responsable et des experts techniciens
    - 5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements
  - 5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément
    - 5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes
    - 5.4.2 Maintenance
    - 5.4.3 Documentation à mettre à disposition
  - 5.5 Réception d'un atelier à agréer et surveillance et contrôle des détenteurs de l'agrément
  - 5.6 Extension d'un agrément à une succursale ou à un atelier mobile
  - 5.7 Transfert d'un agrément
  - 5.8 Durée de validité de l'agrément
- 6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes
  - 6.1 Cas de vérifications
  - 6.2 Etendue de la vérification
    - 6.2.1 Vérifications préliminaires
    - 6.2.2 Adaptation du tachygraphe au véhicule (chapitre 6.1, cas a) à h))
    - 6.2.3 Vérification de l'erreur de mesure systématique du tachygraphe (chapitre 6.1, cas a) à f))
    - 6.2.4 Installation, contrôle de fonctionnement et révision (chapitre 6.1, cas a) à h))
  - 6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications
  - 6.4 Plaquette d'installation
    - 6.4.1 Premier montage et renouvellement
    - 6.4.2 Données sur la plaquette d'installation
    - 6.4.3 Endroit de fixation et plombage
  - 6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique
- 7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique
  - 7.1 Déchargement des données
  - 7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées
  - 7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées
  - 7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique
  - 7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données
- 8 Sécurité des ateliers
  - 8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation
  - 8.2 Les cartes d'atelier
    - 8.2.1 Responsabilités des experts techniciens

- 8.2.2 Responsabilités de l'atelier
- 8.3 Les données
- 9 Traçabilité, audits internes et externes
  - 9.1 Traçabilité
  - 9.2 Audits internes
  - 9.3 Audits externes
- 10 Dispositions générales
  - 10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données
  - 10.2 Les cartes d'atelier émises par une autorité étrangère
  - 10.3 Documents affichés
  - 10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers
  - 10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique
  - 10.6 Infractions

\*

## 1 Introduction

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

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

## 2 Objet et champ d'application

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

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

## 3 Références réglementaires et normatives

- a) Règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route tel que modifié notamment par le Règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 et le règlement (CE) No 1360/2002 du Conseil du 13 juin 2002;
- b) EN 1047-1 (version octobre 1996): Unités de stockage en lieu sûr – Classification et méthodes d'essai de résistance au feu – Partie 1: Meubles réfractaires;
- c) EN 1143-1 (version août 2005): Unités de stockage en lieux sûrs – Prescriptions, classification et méthodes d'essai pour la résistance à l'effraction Partie 1: Coffres-forts, distributeurs automatiques de billets (DAB), portes fortes et chambres fortes.

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

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

## **4 Définitions**

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

### **4.1 Installation de tachygraphe**

Appareil de contrôle tel que spécifié par le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Le tachygraphe est un ensemble technique composé d'un capteur de mouvement, d'une unité véhicule, d'un tachymètre et des liaisons mécaniques ou électriques entre ces éléments et, le cas échéant, de la plaquette d'installation et des plombages. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe“.

### **4.2 Installation de tachygraphe analogique**

Tachygraphe conforme à l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe analogique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe analogique“.

### **4.3 Installation de tachygraphe numérique**

Tachygraphe conforme à l'annexe IB du règlement (CEE) No 3821/85 modifié. Pour les besoins de la présente annexe, le terme de „Tachygraphe numérique“ est synonyme du terme „Installation de tachygraphe numérique“.

### **4.4 Règlement**

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

### **4.5 Agrément**

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

### **4.6 Agrément de plein droit**

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

### **4.7 Agrément administratif**

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

### **4.8 Demandeur d'un agrément**

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

### **4.9 Candidat à l'agrément**

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

#### **4.10 Atelier agréé**

Atelier détenteur d'un agrément en cours de validité.

#### **4.11 Expert technicien**

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

#### **4.12 Intervention**

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

#### **4.13 Installation**

Montage d'un tachygraphe dans un véhicule.

#### **4.14 Activation**

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

#### **4.15 Etalonnage**

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

#### **4.16 Vérification**

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

#### **4.17 Réparation**

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

#### **4.18 Mise hors service**

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

#### **4.19 Responsable pour la sécurité**

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

### **5 Agrément pour l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors de service des tachygraphes**

#### **5.1 Demande d'agrément**

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

*Exigence 1:* La demande d'agrément est à adresser au ministre moyennant le formulaire prévu à cette fin.

*Exigence 2:* Le cas échéant, les pièces justificatives sont à joindre à la demande.

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

## 5.2 Cas d'agrément

Les cas d'agrément suivants sont possibles:

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

Plusieurs cas d'agrément peuvent être combinés.

## 5.3 Conditions d'obtention d'agrément

### 5.3.1 Fiabilité

*Exigence 3:* Le candidat à l'agrément doit porter garantie pour l'application fiable des pouvoirs et des missions lui attribués par l'agrément. En particulier, la transposition en bonne et due forme du pouvoir de surveillance et de direction doit être garantie.

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

*Exigence 4:* Le candidat à l'agrément doit démontrer les compétences et les expériences en matière de technique automobile, d'électronique et de mécanique de précision des experts techniciens qu'il chargera de l'exécution fiable des activités faisant l'objet de l'agrément.

*Exigence 5:* Les experts techniciens doivent avoir les qualités morales nécessaires pour l'accomplissement des tâches qui leurs sont confiées. En particulier, une personne précédemment condamnée pour avoir commis des délits en relation avec l'étalonnage et la vérification d'installations de tachygraphes doit avoir fait l'objet d'une réhabilitation complète.

*Exigence 6:* Lesdits experts doivent avoir suivi avec succès un stage d'introduction d'une durée d'au moins trois jours pour les activités couvertes par l'agrément sous a) du paragraphe 5.2 et d'une durée d'au moins deux jours supplémentaires pour chacune des activités couvertes par les agréments sous b), c) et d) du même paragraphe.

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

*Exigence 7:* Les formations doivent être tenues à jour au moins tous les trois ans par deux jours de formation supplémentaires par cas d'agrément. Les certificats de participation aux stages de mise à jour pour les activités couvertes par les agréments sous c) et d) du paragraphe 5.2 doivent être transmis immédiatement à l'autorité mentionnée sous 5.5.

Le contenu et la qualité des prédits cours de formation peuvent être vérifiés lors des audits externes dont mention au chapitre 9.3. La non-conformité du contenu ou de la qualité des cours de formation dispensées selon les règles de l'art en la matière peut être sanctionnée par un retrait temporaire ou définitif de l'agrément

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

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



de l'atelier et, le cas échéant, de la ou des carte(s) d'atelier de(s) (l')expert(s) technicien(s).

*Exigence 8:* Tout atelier agréé doit désigner un responsable de sécurité.

*Exigence 9:* Tout atelier agréé doit disposer d'un organigramme de son personnel.

### 5.3.3 Appareils de contrôle, installations et équipements

*Exigence 10:* Le candidat à l'agrément doit avoir à sa libre disposition un atelier fixe permettant l'accès et l'accueil sécurisé de véhicules aux poids et dimensions usuels dans le domaine.

*Exigence 11:* En outre, l'atelier du candidat à l'agrément doit être équipé au moins des appareils de contrôle, des installations et des équipements suivants, tous à l'état actuel de la technique:

- a) fosse, pont élévateur, ou rampe d'une limite de charge suffisante;
- b) banc d'essai à rouleaux approprié dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique ou surface de référence plane soit d'une longueur d'au moins 40 mètres, soit d'une longueur d'au moins 20 mètres en cas d'utilisation d'un appareil électronique pour mesurer le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique;
- c) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer des vitesses et des longueurs de parcours;
- d) appareils de contrôle dont le bon fonctionnement est assuré par un étalonnage périodique pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur „k“) respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“);
- e) installations destinées à prévenir des manipulations abusives: équipement de plombage et marque de scellement<sup>3</sup>, feuilles de plombage autodestructibles en cas d'enlèvement, sceaux, etc.;
- f) installation de remplissage des pneumatiques munie d'un instrument de mesure de la pression étalonné;
- g) outils et autres instruments de mesure suivant spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes.

*Exigence 12:* Pour les cas d'agrément sous a) et b) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe analogique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; au minimum, un instrument d'évaluation pour feuilles d'enregistrement avec loupe, un appareil de vérification de l'horloge du tachygraphe et des gabarits de contrôle sont nécessaires.

*Exigence 13:* Pour les cas d'agrément sous c) et d) du paragraphe 5.2, des équipements pour le contrôle et l'étalonnage du tachygraphe numérique à vérifier suivant les spécifications du fabricant de véhicules ou de tachygraphes; y inclus un équipement approprié permettant en toute sécurité le déchargement, le stockage, la manipulation et la transmission sécurisée au propriétaire des données stockées dans la mémoire du tachygraphe ainsi qu'un coffre-fort de taille suffisante présentant une résistance à l'attaque avec effraction au moins du degré I suivant la norme EN 1143-1, équipé d'une fermeture permettant de retracer les personnes ayant accédé à son intérieur et d'une résistance au feu classifiée au moins S 60 DIS suivant la norme EN 1047-1, ces facultés devant être certifiées par le European Certification Board Security Systems (ECB S) moyennant des plaquettes fixées à l'intérieur, ou tout autre unité de stockage en lieu sûr répondant au moins aux mêmes critères.

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

## 5.4 Obligations pour le détenteur de l'agrément

### 5.4.1 Interventions sur des installations de tachygraphes

*Exigence 14:* Les interventions sur des tachygraphes sont exclusivement exécutées par des experts techniciens énoncés nominativement dans l'agrément qui mentionne par ailleurs les détails en ce qui concerne le lieu de travail (atelier), l'activité (installation, activation, étalonnage, vérification, réparation, mise hors service) ainsi que les produits visés (marques et types de tachygraphes).

*Exigence 15:* Toutes les interventions sur des installations de tachygraphe telles que l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service doivent être exécutées suivant les dispositions de la présente annexe.

### 5.4.2 Maintenance

*Exigence 16:* Les installations et les équipements dont est question au paragraphe 5.3.3 doivent être maintenus en état réglementaire et leur état technique doit être conforme aux indications de leur constructeur.

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

### 5.4.3 Documentation à mettre à disposition

*Exigence 17:* Afin de servir comme ouvrages de référence aux experts techniciens, la documentation suivante, facilement accessible et dans la version la plus récente, doit être à leur disposition:

- le règlement;
- la présente annexe du règlement;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 6.3 de la présente annexe;
- les procédures et instructions de travail dont est question au chapitre 7 de la présente annexe;
- les procédures de sécurité dont est question au chapitre 8 de la présente annexe;
- manuels techniques et instructions de travail des fabricants de véhicules et de tachygraphes;
- le règlement (CE) No 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) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil;
- le règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85;
- le règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du

Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

- le règlement (CEE) No 3688/92 de la Commission du 21 décembre 1992 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 2479/95 de la Commission du 25 octobre 1995 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- le règlement (CE) No 1056/97 de la Commission du 11 juin 1997 portant adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
- la directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 92/24/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la directive 2004/11/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant la directive 92/24/CEE du Conseil relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur;
- la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

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

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

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

*Exigence 18:* Le détenteur d'un agrément peut à tout moment demander auprès du ministre l'extension de son agrément en faveur d'une succursale lui appartenant ou lui subordonnée ainsi que pour un atelier mobile, sous condition toutefois que toute succursale et tout atelier mobile particulier satisfera aux exigences des paragraphes 5.3.1, 5.3.2 et 5.3.3 et qu'une observation rigoureuse des obligations et conditions du paragraphe 5.4 soit garantie.<sup>4</sup>

### ***5.7 Transfert d'un agrément***

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

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

### 5.8 Durée de validité de l'agrément

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

## 6 Vérifications et mise hors service des tachygraphes

### 6.1 Cas de vérifications

*Exigence 19:* Chacune des manipulations ou circonstances suivantes donne lieu à une vérification:

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

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

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

### 6.2 Etendue de la vérification

#### 6.2.1 Vérifications préliminaires

*Exigence 20:* Toute vérification d'un tachygraphe selon les dispositions des chapitres 6.2.2 à 6.2.4 doit être précédée par les vérifications suivantes et les résultats de ces vérifications doivent être reportés dans le registre dont question au chapitre 9.1:

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

*Exigence 21:* En cas de présence d'un équipement, d'un appareil ou d'une installation entre le capteur de mouvement et l'unité véhicule susceptible d'entraver le fonctionnement correct du tachygraphe, outre l'enregistrement de cet état de chose dans le registre dont est question au chapitre 9.1, avant la mise en place de nouveaux plombs, l'Administration des douanes et accises en doit être informée par écrit par un responsable de l'atelier qui indique également à cette administration les numéros d'immatriculation et d'identification (numéro de châssis) du véhicule concerné.

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

- a) Vérifier la constante du tachygraphe (valeur „k“) sur la plaque signalétique.

- b) Brancher l'appareil de contrôle décrit au deuxième alinéa sous d) du paragraphe 5.3.3 pour mesurer la constante du tachygraphe (valeur „k“) respectivement le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“).
- c) Faire rouler le véhicule dans les conditions suivantes:<sup>5</sup>
- véhicule non chargé à l'exception du conducteur, en ordre de marche;
  - pneumatiques dans un état réglementaire, remplis à la pression recommandée par le fabricant du véhicule;
  - mouvement rectiligne sur terrain plat à une vitesse approximative de 5 km/h ou sur un banc d'essai à rouleaux à une vitesse de 50 km/h  $\pm$  5 km/h, le cas échéant ces valeurs peuvent être remplacées par des valeurs recommandées par le constructeur du banc d'essai.
- Il peut être dérogé des conditions d'état normal d'un véhicule, tel que visé par le premier et par le troisième tiret, sous condition que l'(es) erreur(s) induite(s) par cette façon de procéder puisse(nt) être compensée(s) en adaptant les valeurs mesurées par voie de calcul (en comparant avec les valeurs et les tableaux de compensation des fabricants de véhicules ou de tachygraphes).
- d) Constater le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“)<sup>5</sup>.
- [w] = nombre de rotations ou d'impulsions au connecteur du tachygraphe pour 1 kilomètre parcouru.
- e) Ajuster le coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) et la constante du tachygraphe (valeur „k“) endéans une plage de tolérances de  $\pm$  2% de façon que l'appareil puisse, après sa mise en place, respecter les valeurs limites<sup>6</sup>; pour des appareils non électroniques, l'ajustement est à réaliser moyennant l'utilisation d'un engrenage tout en vérifiant les valeurs limites précitées.
- f) Le cas échéant, vérifier la bonne installation et le bon fonctionnement de l'arbre de transmission.

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

- a) Dans le cas d'un tachygraphe analogique, écrire les données du véhicule ainsi que la date sur une feuille d'enregistrement, munir celle-ci du cachet „Feuille d'essai“ et positionner la feuille d'enregistrement dans l'unité véhicule du tachygraphe.
- b) Vérifier le tachygraphe moyennant un équipement de contrôle étalonné pour surveiller les limites autorisées:<sup>6</sup>
- c) Création d'un „diagramme de référence“:
- viser trois points de référence selon l'indicateur de vitesse (p. ex. 40, 80, 120 km/h pour vitesse maximale de 125 km/h);
  - établir un diagramme de référence (monter momentanément jusqu'à la vitesse maximale, couper le tachygraphe après environ 60 secondes = descente instantanée de la ligne de référence);
  - nouvelle montée jusqu'à vitesse maximale, descendre vitesse par trois paliers d'une durée d'environ 60 secondes chacun;
  - contrôler la feuille d'enregistrement moyennant une loupe ou les données enregistrées sur la carte d'atelier ou sur la carte de conducteur moyennant un équipement adapté.

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

6 Selon le cas, voire l'annexe du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1) ou l'annexe du règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

*Remarques:*

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

Le diagramme de référence sert comme preuve des enregistrements réglementaires.

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

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

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

### **6.3 Procédures et instructions de travail pour les vérifications**

*Exigence 22:* Les opérations définies au chapitre 6.2 doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. La prédite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

### **6.4 Plaquette d'installation**

#### 6.4.1 *Premier montage et renouvellement*

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

#### 6.4.2 *Données sur la plaquette d'installation*

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

- nom et adresse ou logo de l'atelier ou de l'organisme responsable pour la mise en place de la plaquette d'installation;
- date de la vérification;

<sup>7</sup> Voir annexe du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et annexe du règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (Annexe 1B).

- numéro d'immatriculation ou au moins les 8 derniers caractères alphanumériques du numéro d'identification du véhicule (VIN);
- coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) ajusté respectivement constante de l'appareil de contrôle (valeur „k“) ajustée sous la forme „[W] = ... U/km“ ou „[W] = ... Imp/km“;
- Circonférence effective des pneumatiques sous la forme „l = mm“.

#### 6.4.3 Endroit de fixation et plombage

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

### 6.5 Mise hors service d'un tachygraphe numérique

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

## 7 Exigences par rapport aux données mémorisées et déchargées du tachygraphe numérique

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

*Exigence 23:* Les opérations définies au présent chapitre doivent être définies moyennant des procédures et instructions de travail écrites. Ladite documentation doit être tenue à jour et mise à disposition des experts techniciens.

### 7.1 Déchargement des données

*Exigence 24:* Toute mise hors service d'un tachygraphe numérique doit être précédée par un déchargement des données stockées dans la mémoire de celui-ci depuis le dernier déchargement identifiable effectué moyennant une carte d'entreprise. L'atelier agréé doit informer par écrit le détenteur de cette carte du déchargement et tenir à la disposition de celui-ci les données pour une durée d'au moins une année.

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

### 7.2 Manipulation et transmission au propriétaire des données déchargées

*Exigence 25:* Les données déchargées sont à transmettre à l'entreprise de transport appropriée uniquement sur demande écrite de celle-ci. L'entreprise de transport appropriée est celle qui détient la carte d'entreprise avec laquelle l'accès à ces données a été verrouillé. La transmission des données à une troisième partie est uniquement autorisée suite à une autorisation écrite de la prédite entreprise de transport.

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

*Exigence 26:* L'atelier agréé prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la transmission des données déchargées uniquement aux personnes ou aux organisations autorisées.

*Exigence 27:* L'atelier agréé transmet à l'entreprise de transport appropriée, ensemble avec les données déchargées, un „Certificat de déchargement et de transmission de données“ suivant le modèle qui suit, dûment rempli et signé par les personnes compétentes.

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



*Exigence 28:* Lors de chaque déchargement de données, l'atelier agréé établit une liste de toutes les opérations de verrouillage et de déverrouillage depuis le dernier déchargement de données des entreprises de transport ayant opéré le véhicule. Cette liste inclut le nom des entreprises de transport, leurs adresses et les numéros des cartes d'entreprise.

*Exigence 29:* Le transfert des données déchargées vers l'entreprise de transport appropriée doit se faire moyennant une des méthodes suivantes:

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

### ***7.3 Sauvegarde et sécurité des données déchargées***

*Exigence 30:* Le déchargement et le stockage des données ne doit en rien affecter les mécanismes de sécurité qui protègent leur intégrité et leur authenticité. Par ailleurs, les signatures/certificats numériques associés aux données doivent faire partie intégrante des sauvegardes qui doivent être effectuées en conformité à la *loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel*.

*Exigence 31:* L'atelier agréé doit tenir les données déchargées à disposition des agents et fonctionnaires des organismes de contrôle compétents. (voir chapitre 9.3)

### ***7.4 Exigences par rapport à l'équipement informatique***

*Exigence 32:* Afin de préserver l'intégrité et l'authenticité des données déchargées (voir chapitre 7.3) seuls des équipements intelligents dédiés (IDE) à des moyens de sauvegarde externes appropriés ou approuvés sont autorisés. Ces équipements doivent être protégés contre une utilisation non autorisée moyennant des mécanismes d'identification personnelle (p. ex.: code secret personnel). Il en est de même pour chaque ordinateur par l'intermédiaire duquel l'accès aux données des tachygraphes est possible. La transmission électronique des données doit se faire moyennant des envois sécurisés (SSL, SMIME, ...). Les équipements susmentionnés doivent être équipés de lecteurs de carte.

### ***7.5 Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données***

*Exigence 33:* Au cas où le dysfonctionnement d'un tachygraphe numérique ne permettrait pas le déchargement complet des données enregistrées, le „Certificat de déchargement et de transmission de données“ dont question au chapitre 7.2 est à remplir comme „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“.

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

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

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

## 8 Sécurité des ateliers

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

*Exigence 34:* A cette fin, il est responsable pour la rédaction et la mise à jour de procédures écrites y afférentes. Par ailleurs, il doit s'assurer que ces procédures et leurs mises à jour sont diffusées aux experts techniciens et que leur contenu est compris par ceux-ci.

*Exigence 35:* L'atelier agréé doit disposer d'une zone de sécurité non accessible au public. Cette zone doit être marquée bien visiblement.

*Exigence 36:* L'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et les tachygraphes numériques en attente d'installation sur des véhicules doivent se trouver dans la zone de sécurité.

### 8.1 Plombs, feuilles de plombage et plaquettes d'installation

*Exigence 37:* Les plombs, les marques de scellements, les poinçons pour les réaliser, les feuilles de plombage, les plaquettes d'installation et les moyens à les réaliser doivent être stockés dans l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3.

### 8.2 Les cartes d'atelier

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

#### 8.2.1 Responsabilités des experts techniciens

*Exigence 38:* Tout expert technicien détenteur d'une carte d'atelier doit s'engager par écrit à:

- ne jamais mettre sa carte à la disposition d'une autre personne;
- ne jamais communiquer le code d'identification personnel de sa carte<sup>8</sup>;
- décharger régulièrement la mémoire de sa carte avant que des données stockées ne soient perdues;
- signaler immédiatement toute perte, tout vol ou tout dysfonctionnement de sa carte au responsable de sécurité;
- remettre en temps utile au responsable de sécurité toute carte venant à échéance ou présentant une défectuosité en vue du renouvellement ou du remplacement;
- remettre au responsable de sécurité sa carte au cas où il met fin à sa relation de travail avec l'atelier agréé;
- informer sans délai le responsable de sécurité en cas de soupçon d'une utilisation illicite de sa carte d'atelier et de son code d'utilisation personnel;
- confier sa carte d'atelier au responsable de sécurité à la fin de chaque période journalière de travail.

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

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

#### 8.2.2 Responsabilités de l'atelier

*Exigence 39:* L'atelier agréé demande l'obtention d'une carte d'atelier pour chaque expert technicien.

<sup>8</sup> Une carte d'atelier est invalidée de façon définitive par une quintuple entrée consécutive erronée du code d'identification personnel et doit être remplacée par la SNCT.

- Exigence 40:* Toute carte d'atelier en cours de validité doit être mise à la disposition des agents de l'Administration des Douanes et Accises sur leur demande lors des audits dont est fait mention au chapitre 9.3.
- Exigence 41:* Toute carte d'atelier hors d'utilisation doit être stockée dans l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et aucune carte ne doit quitter les locaux de l'atelier agréé sauf pour des essais du tachygraphe sur route.
- Exigence 42:* L'atelier agréé s'assure qu'aucun expert technicien n'utilise la carte d'atelier émise au nom d'un autre expert technicien.
- Exigence 43:* L'atelier agréé supporte les experts techniciens dans leurs efforts à garder leur code d'identification personnel au secret.
- Exigence 44:* L'atelier veille que les données relatives aux interventions effectuées moyennant les cartes d'atelier sont déchargées de la mémoire des cartes avant que des données y stockées soient perdues.
- Exigence 45:* L'atelier agréé possède et tient à jour des procédures écrites concernant l'accès, l'organisation et les responsabilités liés à l'armoire antieffraction et antifeu dont question au chapitre 5.3.3 et à la zone de sécurité et en informe son personnel.
- Exigence 46:* Le responsable pour la sécurité de l'atelier doit récupérer les cartes d'atelier venant à échéance ou présentant une défektivité qu'il restitue à la SNCT en tant qu'organisme responsable pour l'émission des cartes de tachygraphe en vue de leur renouvellement ou leur remplacement. Il en est de même pour les cartes d'atelier des experts techniciens ayant quitté l'atelier agréé. Le responsable de sécurité informe immédiatement la SNCT de chaque carte d'atelier perdue ou volée. L'atelier agréé peut être tenu responsable des conséquences d'éventuelles interventions frauduleuses effectuées entre la perte ou le vol de la carte et le moment de la déclaration de ce vol ou de cette perte à la SNCT.

### **8.3 Les données**

- Exigence 47:* Les équipements permettant l'accès aux données déchargées et stockées suivant les dispositions du chapitre 7.3 doivent se trouver dans la zone de sécurité.
- Exigence 48:* Un relevé tenu à jour énonçant le personnel de l'atelier agréé ayant accès aux données déchargées et sauvegardées doit exister.

## **9 Traçabilité, audits internes et externes**

### **9.1 Traçabilité**

- Exigence 49:* Un registre permettant le retraçage chronologique de chaque opération de vérification, d'étalonnage, de réparation et de mise hors service des tachygraphes est à tenir à jour et à soumettre aux agents de l'Administration des Douanes et Accises à la demande de ceux-ci.
- Exigence 50:* Ledit registre doit, pour chaque intervention, inclure les informations suivantes:
- genre de l'intervention (installation, étalonnage, vérification, réparation ou mise hors service);
  - date et résultat de l'intervention;
  - numéros d'immatriculation (VRN) et d'identification (VIN) du véhicule;
  - fabricant du véhicule;
  - propriétaire ou détenteur du véhicule;
  - date de la dernière vérification de l'installation de tachygraphe;
  - coefficient caractéristique du véhicule (valeur „w“) respectivement constante du tachygraphe (valeur „k“) du véhicule;
  - circonférence effective des pneumatiques du véhicule;
  - indications permettant l'identification sans équivoque du tachygraphe (fabricant, marque, numéro de série, etc.);

- nom(s) du ou des expert(s) technicien(s) ayant procédé à l'intervention.

### **9.2 Audits internes**

*Exigence 51:* La direction de l'atelier agréé procède ou fait procéder par un organisme externe au moins annuellement à des audits des enregistrements du registre dont question au chapitre 9.1 afin de vérifier l'exactitude de celui-ci. Par ailleurs, dans le cas d'un atelier agréé selon le cas c) ou d) du chapitre 5.2, lors de cet audit, la conformité de la sauvegarde et de la sauvegarde de sécurité des données déchargées est vérifiée. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

*Exigence 52:* La direction de l'atelier agréé procède régulièrement à des audits de la qualité des interventions effectuées par l'atelier. Les résultats des audits sont enregistrés et, le cas échéant, des actions correctives par rapport aux non-conformités constatées sont définies.

### **9.3 Audits externes**

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

*Exigence 53:* Pour l'exécution de ces audits, l'accès pendant les horaires de travail au terrain, à l'atelier, ainsi qu'aux bancs d'essai et aux localités de bureaux y inclus la zone de sécurité est à accorder aux agents de l'Administration des Douanes et Accises et à ses experts.

*Exigence 54:* Lors de ces audits, l'Administration des Douanes et Accises et ses experts sont en droit de se faire produire et d'enregistrer notamment les données suivantes:

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

## **10 Dispositions générales**

### **10.1 Stockage et sauvegarde des enregistrements et des données**

*Exigence 55:* Les enregistrements ainsi que les données et sauvegardes de données suivantes doivent être stockés dans l'armoire antieffraction et anti-incendie dont mention au chapitre 5.3.3 pour les durées suivantes:

- les données déchargées en vertu des dispositions du chapitre 7.1 ainsi qu'une copie de sauvegarde de ces données pour la durée d'une année;
- les notifications écrites aux entreprises dont mention au chapitre 7.1 pour la durée d'une année;
- les autorisations de transmission de données à des tierces parties dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d'une année;
- une copie de chaque „Certificat de déchargement et de transmission de données“ et de chaque „Certificat sur l'impossibilité de déchargement de données“ délivré ainsi que les détails de la carte d'entreprise de l'entreprise à laquelle les données ont été transmises pour la durée de deux années;

- les listes témoignant des opérations de verrouillage et de déverrouillage dont mention au chapitre 7.2 pour la durée d’une année;
- date, méthode et preuve de transmission (p. ex.: accusé de réception postale ou du messenger ou reçu par courrier électronique) des données déchargées et transmises pour la durée d’une année;
- les données déchargées des cartes d’atelier relatives aux interventions effectuées pour une durée de trois ans;
- le relevé dont mention au chapitre 8.3 pour une durée de cinq ans;
- le registre dont mention au chapitre 9.1 pour une durée de cinq ans;
- les résultats des audits dont mention au chapitre 9.2 pour une durée de cinq ans;
- les enregistrements relatifs aux interventions de maintenance, d’étalonnage et de calibrage des équipements dont mention au chapitre 5.4.2 pour une durée de cinq ans;
- les avis des fabricants de tachygraphes et de véhicules dont mention au chapitre 10.5 pour une durée de dix ans.

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

### **10.2 Les cartes d’atelier émises par une autorité étrangère**

*Exigence 56:* Au Luxembourg, les interventions effectuées dans le cadre des cas d’agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doivent être effectuées moyennant des cartes d’atelier émises par la SNCT. Aucune intervention effectuée moyennant une carte d’atelier émise par une autorité étrangère est autorisée.

### **10.3 Documents affichés**

*Exigence 57:* Tout atelier agréé doit afficher les documents ou une copie des documents tenus à jour suivants:

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

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

### **10.4 Interventions sur tachygraphes de fabricants divers**

*Exigence 58:* Sans préjudice des dispositions qui précèdent, tout atelier agréé pour le cas d’agrément c) ou d) du chapitre 5.2 doit être en mesure d’effectuer sur tout type et tout modèle de tachygraphe numérique, indépendamment du fabricant de l’appareil, les interventions et opérations suivantes:

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

### **10.5 Remplacement d'un tachygraphe analogique par un tachygraphe numérique**

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

*Exigence 59:* En particulier l'atelier agréé doit documenter la compatibilité technique entre le nouveau tachygraphe et le véhicule en question moyennant les avis écrits qu'il doit solliciter aussi bien auprès du fabricant du tachygraphe qu'auprès du fabricant du véhicule.

### **10.6 Infractions**

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

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

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

## ANNEXE II

**N. Règlement grand-ducal du ... 2010 concernant les modalités  
et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des  
tachygraphes**

**1. Groupes d'infractions au règlement (CE) No 561/2006 du  
Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisa-  
tion de certaines dispositions de la législation sociale dans le  
domaine des transports par route, modifiant les règlements  
(CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant  
le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et à l'Accord euro-  
péen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des  
transports internationaux par route (AETR)**

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
A	<b>Equipage:</b>				
01	Non-respect de l'âge minimal des receveurs – Règlement (CE) No 561/2006: art. 5.1. – AETR: art. 5				250
B	<b>Durées de conduite:</b>				
01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 9h < ... < 10h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				145
05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 11h < ... < 12h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1.				250
07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 56h < ... < 60h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				145
08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 60h < ... < 70h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1.				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives – 90h < ... < 100h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				145
11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives — 100h < ... < 112h30 – Règlement (CE) No 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2.				250
<b>C</b>	<b>Pauses:</b>				
01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 4h30 < ... < 5h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				145
02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 5h < ... < 6h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7.				250
<b>D</b>	<b>Temps de repos:</b>				
01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 10h < ... < 11h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 8h30 < ... < 10h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée – 8h < ... < 9h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				145
05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée – 7h < ... < 8h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1.				250
07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3h + (8h < ... < 9h) – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2.				145
07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h – 7h < ... < 8h – AETR: art. 8.1.				145
08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h + 9h – 3h + (7h < ... < 8h) – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.2.				250



Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.1.				250
10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 8h < ... < 9h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.5.				145
10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 7 h < ... < 8h – AETR: art. 8.2.				145
11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage – 7h < ... < 8h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.5.				250
11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage – 6h < ... < 7h – AETR: art. 8.2.				250
13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 22h < ... < 24h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6.				145
13a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 33h < ... < 36h – AETR: art. 8.3.				145
13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 22h < ... < 24h – AETR: art. 8.3.				145
14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h – 20h < ... < 22h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6.				250
14a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur) – 30h < ... < 33h – AETR: art. 8.3.				250
14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) – 20h < ... < 22h – AETR: art. 8.3.				250
16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 42h < ... < 45h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				145
17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée – 36h < ... < 42h – Règlement (CE) No 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3.				250

**2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)**

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
G	<b>Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement:</b>				
03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				250
05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe				145
11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				145
13	Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe				250
16	Retrait non autorisé de feuilles ou de cartes de conducteur sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
17	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe				145
21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				250

Référ.	Nature de l'infraction Base juridique	Montant de la taxe			
		I	II	III	IV
22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe				145
H	<b>Indications à saisir:</b>				
03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				250
08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe				145
09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 15.5bis. – AETR: art. 12.5bis. de l'annexe				145
K	<b>Panne:</b>				
02	Pas réparée en cours de route – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 16.1. – AETR: art. 13.1. de l'annexe				250
L	<b>Saisie manuelle sur les sorties imprimées:</b>				
03	Pas de signature sur la feuille provisoire – Règlement (CEE) No 3821/85: art. 16.2. – AETR: art. 13.2. de l'annexe				250

## ANNEXE III

**O. Règlement grand-ducal modifié du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) No 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres**

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