CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

Projet No 86/2011-1 **14 octobre 2011**

Accès au marché du transport international de marchandises par route

Texte du projet

Projet de règlement grand-ducal
a) portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et
b) modifiant 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

Informations techniques :

No du projet :	86/2011
Date d'entrée :	14 octobre 2011
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Commission :	Commission Sociale

.... Procedure consultative ....

18 rue Auguste Lumière L-1950 Luxembourg
B.P. 1263 L-1012 Luxembourg
T. +352 27 494 200 F. +352 27 494 250
csl@csl.lu www.csl.lu

Exposé des motifs

Le 21 octobre 2009 le Conseil et le Parlement européen ont adopté un paquet de trois règlements faisant la refonte de deux règlements et d'une directive concernant l'accès au marché et l'accès à la profession dans le domaine des transports routiers.

Le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil remplace la directive modifiée 96/26/CE *(accès à la profession de transporteur routier)*. Le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route remplace le règlement (CEE) n° 881/92 *(accès au marché des transports routiers de marchandises)*. Finalement, le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 remplace le règlement (CEE) n° 684/92 *(accès au marché des transports routiers de voyageurs)*.

Le présent projet de règlement grand-ducal contient notamment les dispositions d'exécution et les sanctions pour le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

Le règlement (CE) n° 1072/2009 est applicable à partir du 4 décembre 2011, à l'exception des dispositions relatives au cabotage (articles 8 et 9) qui sont déjà applicables depuis le 14 mai 2010.

Une modification importante par rapport à la législation précédente est que le règlement (CE) n° 1072/2009 s'applique aux véhicules d'une masse maximale autorisée, remorque comprise, supérieure à 3,5 tonnes. Le règlement (CEE) n° 881/92 ne s'applique qu'à partir d'une MMA de 6 tonnes.

Il s'agit ici d'une harmonisation avec les autres règlements et directives en matière de transports routiers de marchandises qui s'appliquent en général à partir d'une MMA de 3,5 tonnes, comme p.ex. le règlement (CEE) n° 3821/85 en ce qui concerne les tachygraphes ou encore le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les temps de conduite et périodes de repos.

Le but de la législation communautaire est d'arriver à une libéralisation du marché des transports routiers. Cependant, afin de pouvoir garantir une situation de saine concurrence, il faut assurer que les transporteurs respectent certaines conditions. Cela est matérialisé par la licence communautaire et ses « copies conformes ».

L'attestation de conducteur a comme finalité de vérifier si les conducteurs originaires de pays tiers sont employés légalement par les entreprises de transports communautaires.

Les restrictions au cabotage sont considérées par la Commission européenne comme étape intermédiaire, alors qu'elle vise d'après le livre blanc de 2011 « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* » une libéralisation du cabotage à l'horizon 2014.

Au Luxembourg, le cabotage n'était jamais soumis à restriction. Un nombre grandissant d'Etats membres avaient cependant introduit des restrictions nationales rendant ainsi la situation confuse et compliquée. Dès lors, avec l'introduction de restrictions uniformes au niveau communautaire, il convient de prévoir nouvellement des sanctions et mesures administratives pour le cabotage illégal, dont notamment la mesure du transbordage de la marchandise pour mettre fin au cabotage illégal s'inspire des pratiques françaises et correspond à une demande du secteur luxembourgeois.

Texte du projet de règlement grand-ducal

Projet de règlement grand-ducal

a) **portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et**

b) **modifiant 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**

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

Vu le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ;

Vu l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne ;

Vu la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux ;

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

Vu la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers ;

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 Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

A r r ê t o n s :

Art. 1er. L'autorité compétente visée au règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le Ministre.

Art. 2. Les vérifications visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité sont menées par le Ministre en collaboration avec le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement.

Ce dernier communique notamment au Ministre copies des autorisations d'établissement et toutes les données utiles concernant la modification, le transfert, le retrait ou la caducité d'une autorisation d'établissement.

Art. 3. (1) Les modalités de la délivrance des licences communautaires et de leurs copies conformes sont fixées par règlement du Ministre publié au Mémorial.

(2) La durée de validité de la licence communautaire est fixée à trois ans, sans qu'elle puisse excéder celles des pièces à sa base et notamment de l'autorisation d'établissement.

La durée de validité des copies conformes de la licence communautaire ne peut excéder celle de la licence communautaire.

Au cas où la licence communautaire est délivrée pour la première fois à un transporteur ou après une période d'interruption supérieure à six mois, la durée de validité visée à l'alinéa 1 est d'une année.

Par dérogation aux alinéas 1 et 3, le Ministre peut délivrer, par décision motivée, la licence communautaire pour une durée de validité inférieure à trois respectivement une année, sans qu'elle puisse être inférieure à trois mois.

(3) Le transporteur est tenu de conserver la licence communautaire au siège de son établissement et de la 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 de contrôle.

(4) En cas de cessation de l'activité du transporteur, la licence communautaire et ses copies conformes doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Art. 4. (1) Les modalités de la délivrance des attestations de conducteurs et de leurs copies conformes sont fixées par règlement du Ministre publié au Mémorial.

(2) La durée de validité de l'attestation de conducteur est fixée à deux ans, sans que qu'elle ne puisse excéder celles des pièces à sa base.

La durée de validité de la copie conforme de l'attestation de conducteur est la même que celle de l'attestation de conducteur.

(3) Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité du transporteur, l'attestation de conducteur et sa copie conforme doivent être restituées à l'autorité émettrice.

Art. 5. (1) Sans préjudice de l'article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009 précité, et nonobstant d'éventuelles sanctions pénales, la licence communautaire ou l'attestation de conducteur est encore retirée au cas où le transporteur a falsifié ce document ou une copie conforme de celui-ci.

(2) Toute décision de retrait doit être motivée. Le Ministre prend sa décision sur avis d'une commission composée de trois membres, ayant pour mission d'instruire le dossier, d'entendre le transporteur au cas où il le demande et d'émettre un avis à la majorité des voix. Les membres de la Commission sont nommés par le Ministre.

La Commission doit s'orienter pour son avis aux dispositions de l'article 12 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

(3) Le retrait de la licence communautaire ou de l'attestation de conducteur entraîne toujours aussi le retrait des copies conformes basant sur ce document.

(4) Lorsqu'une décision de retrait d'une licence communautaire, de copies conformes d'une licence communautaire ou d'une attestation de conducteur est devenue définitive, le transporteur est tenu de remettre le ou les documents faisant l'objet de la décision de retrait aux agents de contrôle.

Art. 6. Un transporteur qui s'est vu retirer la licence communautaire ou une attestation de conducteur pour avoir fourni des informations inexactes ou pour falsification ne peut solliciter à nouveau une licence communautaire ou une attestation de conducteur au plus tôt cinq ans après que le retrait est devenu effectif.

Au cas où le transporteur a falsifié une licence communautaire, une attestation de conducteur ou une copie conforme de ces documents pendant les cinq ans précédents la demande d'une licence communautaire, le Ministre refuse la délivrance de la licence communautaire.

Art. 7. Le cabotage est permis dans les limites des dispositions du chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité.

Par dérogation à l'alinéa précédent et en application de l'article 350 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne et de la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux, les paragraphes 2 à 5 de l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ne sont pas applicables lorsque le transporteur effectuant des transports de cabotage est établi en Belgique ou aux Pays-Bas.

Art. 8. Les transporteurs établis dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen ne peuvent effectuer un transport au Grand-Duché de Luxembourg que sous le couvert d'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.

Ils ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage sauf si un accord international conclu entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur autorise les transports de cabotage.

Au cas où un tel transporteur est autorisé à effectuer un transport de cabotage au Grand-Duché de Luxembourg, l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité est applicable.

Art. 9. Les infractions aux dispositions des articles 3, 4 paragraphes 3 et 6, 5 paragraphe 6, 8 et 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ainsi qu'aux dispositions du présent règlement, à l'exception de ceux de l'article 8, 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.

Les infractions aux dispositions de l'article 8 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 750 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 10. Lorsqu'un transport est effectué sans être couvert par une copie conforme d'une licence communautaire complétée, le cas échéant, par une attestation de conducteur ou une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité, le véhicule utilisé pour effectuer ce transport peut être immobilisé jusqu'à ce que le transport soit couvert par la ou les autorisations requises.

En cas d'infraction aux dispositions de l'article 7 ou de l'article 8, alinéa 2, du présent règlement, le véhicule utilisé pour le transport de cabotage illégal est immobilisé jusqu'à la prise en charge des marchandises transportées par un autre véhicule. Le véhicule en infraction devra ensuite quitter le Grand-Duché de Luxembourg à vide par le chemin le plus court.

Art. 11. Les cours et tribunaux adressent une copie des arrêts et jugements prononcés sur base du présent règlement grand-ducal au Ministre.

Art. 12. Par dérogation à l'article 3, paragraphe 2, au cas où la durée de validité d'une licence communautaire délivrée sous le régime du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres dépasse trois ans au moment de l'expiration des copies conformes délivrées sous le régime de ce même règlement (CEE) n° 881/92, les copies conformes délivrées pour la première fois sous le régime du règlement (CE) n° 1072/2009 précité le sont pour une durée de validité expirant trois ans avant l'échéance de la licence communautaire.

Au cas où la durée de validité de ces copies conformes est inférieure à un an, le transporteur ne doit pas faire de nouvelle demande, mais les copies conformes subséquentes lui sont délivrées automatiquement, à condition qu'il remplisse toutes les conditions pour pouvoir obtenir une licence communautaire.

Art. 13. Le point N. de l'annexe I 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 est abrogé.

Art. 14. Le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, tel qu'il a été modifié par la suite, et le règlement grand-ducal du 14 avril 1992 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route au Benelux sont abrogés.

Art. 15. La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant : « règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route ».

Art. 16. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Classes moyennes et du Tourisme, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Commentaire des articles

Ad. art. 1er.

Cet article définit l'autorité compétente au Luxembourg au sens du règlement (CE) n° 1072/2009, à savoir actuellement le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Ad. art. 2.

Selon l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 seuls les transporteurs valablement établis sont éligibles pour une licence communautaire. Etant donné que les autorisations d'établissement sont de la compétence du ministre des Classes moyennes et du Tourisme, cet article prévoit que le respect de la condition de l'établissement est vérifié conjointement par le ministre du Développement durable et des Infrastructures et le ministre des Classes moyennes et du Tourisme.

A cette fin le ministre des Classes moyennes et du Tourisme envoie au ministre du Développement durable et des Infrastructures notamment copie des autorisations d'établissement, mais aussi p.ex. des garanties bancaires, alors qu'un transporteur ne saurait obtenir plus de « copies conformes » de sa licence qu'il ne dispose de capacité financière.

Ad. art. 3.

Cet article délègue au ministre du Développement durable et des Infrastructures la charge de définir les modalités pratiques concernant la délivrance des licences et des « copies conformes », tel que p.ex. le formulaire de demande à utiliser par les transporteurs et les informations à fournir.

Le paragraphe 2 fixe la durée de validité des licences et des « copies conformes ». Le règlement (CE) n° 1072/2009 prévoit que la licence peut avoir une durée de validité allant jusqu'à dix ans. Ensemble avec le secteur concerné, il a été décidé de fixer cette durée à trois ans. Alors que jusqu'à présent seule la durée de la licence a été fixée par le règlement (CEE) n°881/92 (cinq ans fixes), les « copies conformes » n'étaient pas réglées du tout par la législation communautaire. Ainsi, au Luxembourg, ces « copies conformes » étaient délivrées pour l'année civile, obligeant ainsi les transporteurs à faire une demande annuellement. Cette façon de procéder permettait à l'administration un bon contrôle des entreprises de transports.

Dans un esprit de simplification administrative, il a été décidé dans un groupe de travail ad hoc instauré par la Simplification Administrative, où était représenté également le secteur concerné, de fixer dorénavant la durée de validité à trois ans. Ainsi, les transporteurs ne doivent plus faire une demande que tous les trois ans, ce qui réduit considérablement leur charge administrative. Cette durée permet, de l'autre côté, néanmoins encore un contrôle suffisant à l'administration pour dénicher d'éventuels « brebis noirs ». Un délai plus long risque de favoriser d'éventuels cas de concurrence déloyale.

Cependant, afin de mieux pouvoir évaluer les nouvelles entreprises, une licence délivrée pour la première fois ne l'est que pour une durée de validité d'une année. Il en est de même pour une entreprise qui a arrêté ses activités et n'a plus disposé d'une licence communautaire pour une durée supérieure à six mois.

Finalement, il est proposé de donner au ministre la possibilité de pouvoir délivrer une licence ou des « copies conformes » pour une durée inférieure à trois respectivement un ans au cas où des circonstances exceptionnelles justifient cela, comme p.ex. si le transporteur ne dispose que d'une autorisation d'établissement limitée dans le temps. Un autre exemple est l'utilisation de véhicules loués immatriculés à l'étranger. Dans ce cas, les « copies conformes » devront être limitées, alors que l'article 92, paragraphe 4, de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques dispose que de tels véhicules ne peuvent être maintenus en circulation au Luxembourg qu'un mois suivant la date de conclusion du contrat de location. Au cas où de tels véhicules seraient alors réimmatriculés au Luxembourg, de nouvelles « copies conformes » seront délivrées sans autre formalité, tel que c'est déjà le cas aujourd'hui.

Sauf le cas des véhicules loués immatriculés à l'étranger, les « copies conformes » auront dorénavant la même date de fin de validité que la licence.

Le troisième paragraphe prescrit où doivent se trouver la licence respectivement les « copies conformes » et que ces documents doivent être présentés aux agents de contrôle qui le demandent. La précision que la licence doit être conservée au siège doit assurer que les organes de contrôle savent où la trouver en cas de contrôle. Autrement, le transporteur pourrait la conserver à tout autre endroit et même dans une filiale à l'étranger, alors que le règlement (CE) n° 1072/2009 dit uniquement que l'original de la licence doit être conservé par le transporteur.

Le quatrième paragraphe prévoit que la licence et les copies conformes doivent être restituées si le transporteur cesse ses activités afin de prévenir un usage frauduleux de documents officiels toujours en cours de validité.

Ad. art. 4.

Cet article est le corollaire de l'article 3 en ce qui concerne les attestations de conducteurs. Ainsi, il est proposé de fixer les conditions et modalités de délivrance par règlement ministériel. En fait, il s'agit de fixer la procédure actuellement déjà appliquée par accord entre administrations. Le ministère du Développement durable et des Infrastructures est en charge de la coordination des dossiers. Ceux-ci sont constitués par la demande avec les pièces à l'appui nécessaires pour la délivrance de l'attestation (copies du permis de conduite, d'une pièce d'identité, du contrat de travail, du certificat d'aptitude établi par un médecin du travail et du certificat d'affiliation à la sécurité sociale).

Une fois que le dossier est complet, il est transmis à l'Inspection du Travail et des Mines qui analyse le volet « travail » étant donné que la finalité de ce document est de certifier que le chauffeur est employé conformément aux législations communautaire et nationale. Dès que l'ITM communique son accord au ministère du Développement durable et des Infrastructures, l'attestation de conducteur est délivrée.

Actuellement les attestations de conducteurs sont délivrées pour une durée de validité maximale d'une année, ce qui a permis à l'administration un taux de contrôle de 100%. Le paragraphe 2 prévoit, dans un esprit de réduction des charges administratives pour les entreprises, une durée de validité de deux ans, sans qu'elle ne puisse excéder celles des documents à sa base (cf. documents énumérés ci-avant).

Le paragraphe 3 règle un éventuel retour de l'attestation de conducteur à l'autorité émettrice.

Ad. art. 5.

L'article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009 prévoit certains cas où l'administration doit retirer la licence communautaire. Cette énumération n'est cependant pas limitative, ce qui se voit clairement quand on lit les DISPOSITIONS GÉNÉRALES contenues dans l'annexe II « Modèle de la licence communautaire ». Ainsi, le cinquième alinéa de ces dispositions générales stipule : *« Elle peut être retirée par l'autorité compétente de l'État membre qui l'a délivrée lorsque le titulaire a* ***notamment*** *: (…) ».* Cette même phrase se retrouve dans les dispositions générales de l'annexe III « Modèle d'attestation de conducteur ».

Dès lors, il est proposé de prévoir un retrait de la licence communautaire respectivement de l'attestation de conducteur également pour le cas où le transporteur falsifie un de ces documents ou une copie conforme de ceux-ci. Il s'agit ici d'un des cas de concurrence déloyale les plus graves possibles.

D'éventuelles sanctions pénales sur base des dispositions du Code pénal pourront en sus être prononcées par les juridictions pénales.

Les décisions de retrait doivent être motivées. S'agissant d'une procédure administrative non contentieuse, les dispositions du règlement grand-ducal relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes sont d'application.

La Commission à mettre en place doit prendre son avis selon les principes de la proportionnalité, tels que fixés à l'article 12 du règlement (CE) n° 1072/2009.

Au cas où la licence communautaire est retirée, il est évident que les « copies conformes » basant sur ce document sont également retirées. Il en est de même pour l'attestation de conducteur.

Le quatrième paragraphe assure l'exécution des décisions de retrait devenues effectives.

Ad. art. 6.

Cet article vise à éviter qu'un transporteur ayant commis un cas grave de concurrence déloyale ayant entrainé un retrait pour falsification ou pour avoir fourni des informations inexactes ne puisse redemander trop vite une nouvelle licence ou une nouvelle attestation de conducteur. Dès lors, il est proposé de prévoir un délai de cinq ans avant qu'il ne puisse faire une nouvelle demande.

Ad. art. 7.

Les transports de cabotage sont désormais réglés par le chapitre III du règlement (CE) n° 1072/2009. Or, les pays du Benelux avaient déjà en décembre 1991 décidé la libéralisation du cabotage sur leurs territoires, mais évidemment uniquement pour leurs transporteurs.

Etant donné que la limitation du cabotage telle que prévue à l'article 8 du règlement (CE) n° 1072/2009 constitue une entorse aux principes de libéralisation prévus par le traité sur le fonctionnement de l'Union

européenne, et que la décision Benelux poursuit ces mêmes principes, l'article 350 dudit traité permet à l'union économique Benelux de maintenir sa libéralisation du cabotage.

[Article 350 TFUE : *« Les dispositions des traités ne font pas obstacle à l'existence et à l'accomplissement des unions régionales entre la Belgique et le Luxembourg, ainsi qu'entre la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, dans la mesure où les objectifs de ces unions régionales ne sont pas atteints en application des traités. »*]

La Commission européenne a par ailleurs confirmé, sur demande de la Belgique, que l'article 350 TFUE peut être appliqué à la décision M (91) 20 du Comité de Ministres Benelux. Le Comité de Ministres Benelux a aussi confirmé le 8 décembre 2009 de vouloir maintenir la libéralisation du cabotage au niveau Benelux.

Au niveau communautaire, le livre blanc 2011 « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » vise une libéralisation du cabotage pour l'horizon 2014. Dans cet ordre d'idées, le commissaire chargé des transports Siim Kallas a mis en place en juin 2011 un « comité des sages » devant analyser la situation et faire des recommandations à la Commission européenne avant que celle-ci ne fasse une proposition pour modifier le règlement (CE) n° 1072/2009 dans le sens d'une libéralisation du cabotage.

Ad. art. 8.

Cet article règle les transports de cabotage pour les transporteurs originaires d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen (EEE).

Les accords bilatéraux prévoient généralement une interdiction des transports de cabotage sauf autorisation spéciale du pays d'accueil. A noter que l'accord sur les transports terrestres entre l'Union européenne et la Suisse du 21 juin 1999 prévoit une interdiction des transports de cabotage.

Au cas où un transporteur originaire d'un pays tiers est autorisé à effectuer un transport de cabotage, il devra respecter les mêmes conditions que les transporteurs communautaires afin d'éviter toute discrimination.

Ad. art. 9.

Cet article prévoit les sanctions pénales.

Les amendes pour un transport de cabotage illégal effectué par un transporteur originaire d'un pays tiers est limité à 750 Euros, alors que cette disposition trouve sa base légale non pas dans la loi du 9 août 1971, mais dans la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers.

Ad. art. 10.

Cet article contient des mesures pour mettre fin aux infractions plutôt que de les laisser continuer après constatation. Ainsi, il donne aux organes de contrôle la possibilité d'immobiliser un véhicule utilisé pour effectuer un transport illégal et cela jusqu'à ce que les autorisations nécessaires puissent être présentées, nonobstant, le cas échéant, les sanctions pénales applicables en vertu de l'article 9.

Cette immobilisation est obligatoire au cas où il s'agit d'un transport de cabotage illégal. A l'instar de ce qui est pratiqué dans d'autres pays comme par exemple la France, le véhicule est alors immobilisé jusqu'à transbordement des marchandises transportées sur un autre véhicule, mettant ainsi fin au cabotage illégal. Ensuite le véhicule en infraction doit quitter au plus vite le Luxembourg.

Cette mesure devrait être bien plus efficace pour combattre le cabotage illégal que les sanctions pénales amendes et emprisonnement, surtout qu'il sera dans beaucoup de cas difficile pour sanctionner effectivement des transporteurs étrangers par voie de jugement une fois qu'ils auront quitté le Luxembourg.

Ad. art. 11.

Afin que l'autorité compétente soit au courant des infractions commises par les transporteurs, il est nécessaire qu'il reçoive une copie des jugements et arrêts prononcés sur base du présent règlement.

En vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 1072/2009, les infractions graves ayant donné lieu à sanction doivent être inscrites dans la banque de données nationale.

Ad. art. 12.

Cet article contient une disposition transitoire. Alors que l'ancien règlement (CEE) n° 881/92 prévoyait pour la licence communautaire une durée de validité fixe de cinq ans (les « copies conformes » n'étant pas réglées du tout), le règlement (CE) n° 1072/2009 prévoit dans son article 4 une durée de validité maximale de dix ans. Actuellement les « copies conformes » sont délivrées au Luxembourg pour l'année civile, le transporteur devant donc faire une demande toutes les années.

Afin d'aligner le vite possible toutes les entreprises de transports sur la nouvelle durée de validité de trois ans prévue au Luxembourg aussi bien pour les licences que pour les « copies conformes », il est prévu, au cas où la licence détenue par le transporteur a une durée de validité résiduelle supérieure à trois ans, de délivrer les « copies conformes » pour cette durée diminuée de trois ans.

Afin d'éviter trop de charges administratives au transporteur, les « copies conformes » subséquentes lui sont délivrées sans qu'il doive refaire une nouvelle demande si les « copies conformes 2012 » lui sont délivrées pour une durée inférieure à un an. Le service compétent du Ministère du Développement durable et des Infrastructures contrôle néanmoins la conformité du transporteur et refuse de délivrer les « copies conformes » en cas de non-conformité, tel que cela a toujours été le cas par le passé. Le dossier reste alors en suspens jusqu'à la mise en conformité par le transporteur. La majorité des cas de non-conformité concerne les parc de véhicules (non respect des délais de contrôles techniques ; non paiement des taxes sur les véhicules routiers) et peuvent donc être résolus assez vite.

Ad. art. 13.

Disposition abrogatoire.

Ad. art. 14.

Disposition abrogatoire.

Ad. art. 15.

Cet article prévoit une référence simplifiée.

Ad. art. 16.

Formule exécutoire.