



TEXTE DU PROJET

N° de projet : 110/2022-1

14 novembre 2022

Transports routiers

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- 1° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil en vue de la transposition de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 ;
- 2° le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ;
- 3° le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

Informations techniques :

N° du projet :	110/2022
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Commission :	"Affaires sociales, sécurité et santé au travail et environnement"

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- 1° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil en vue de la transposition de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 ;**
- 2° le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ;**
- 3° le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.**

Exposé des motifs

Le projet de règlement grand-ducal a pour objet, d'une part, de transposer l'article 2 de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 et, d'autre part, de supprimer la Commission de coordination des contrôles dans le domaine des transports routiers dans un but de simplification et d'efficacité.

L'article 1^{er} de la directive (UE) 2020/1057 concerne le détachement des conducteurs et est transposé par le projet de loi portant modification : 1° du Code du travail en vue de la transposition de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n°1024/2012 ; 2° de certaines autres dispositions du Code du travail. (Doc. parl. 7901)

Transposition de l'article 2 de la directive (UE) 2020/1057

L'article 2 de la directive (UE) 2020/1057 modifie la directive 2006/22/CE, communément souvent appelée « directive contrôles ». La modification la plus importante concerne l'extension du champ d'application à la directive 2002/15/CE (« directive temps de travail »).

En effet, il est important de faire respecter les dispositions relatives au temps de travail et au temps de repos de manière adéquate, efficace et cohérente pour améliorer la sécurité routière, protéger les conditions de travail des conducteurs et empêcher les distorsions de concurrence découlant de leur non-respect.

Etant donné que sur la route uniquement la limite hebdomadaire des temps de travail peut être adéquatement contrôlée, des contrôles plus approfondis doivent être effectués dans les locaux des entreprises.

De nouvelles exigences sont donc définies sur lesquelles les contrôles sur route et en entreprise doivent porter.

Des contrôles concertés entre plusieurs Etats membres doivent être organisés non seulement sur la route, mais aussi dans les locaux des entreprises. Pour plus d'efficacité des contrôles, il convient d'autoriser l'accès aux systèmes nationaux de classification des entreprises de transports par niveau de risque également aux autorités de contrôles des autres Etats membres.

Dans ce cadre il est indispensable d'harmoniser les systèmes de classification par niveau de risque. Ainsi, la Commission européenne a élaboré une formule commune pour calculer le niveau de risque que les Etats membres doivent reprendre.

Cette formule commune est définie par le règlement d'exécution (UE) 2022/695 de la Commission du 2 mai 2022 portant modalités d'application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transports.

Etant donné que ce règlement d'exécution est directement applicable, la formule de calcul n'est plus reprise dans le règlement grand-ducal, mais il est fait référence au règlement d'exécution. Ceci constitue une des modifications majeures apportées au règlement grand-ducal du 12 août 2008.

La formule commune de calcul du niveau de risque d'une entreprise devrait contribuer de manière significative à l'harmonisation des pratiques de contrôle dans l'ensemble de l'Union, en ce qu'elle permet de traiter tous les conducteurs et toutes les entreprises de transport sur un pied d'égalité.

La liste des infractions à prendre en considération pour calculer le niveau de risque est mise à jour par la reprise des tableaux d'infractions actuellement en vigueur dans la directive.

Enfin, la directive à transposer remplace les références au règlement (CEE) n° 3821/85 par des références au règlement (UE) 165/2014.

Suppression de la Commission de coordination des contrôles routiers

Dans sa forme actuelle, la Commission de coordination des contrôles dans le domaine des transports routiers prévue au règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, effectuée comme « missions » principalement des tâches de secrétariat, comme notamment l'envoi de rapports de contrôles techniques routiers aux points de contacts des autres Etats membres ou encore la confection et l'envoi de statistiques.

Or, il n'y a pas besoin d'une commission composée de hauts fonctionnaires et de directeurs pour envoyer des messages à d'autres Etats membres ou encore de rassembler des données pour des statistiques et envoyer ces dernières à la Commission européenne.

Vu ses membres, la commission ne se rassemble que 2 à 3 fois par an, ce qui fait que tous les dossiers et messages prennent un retard considérable avant d'être traités ou envoyés.

Ainsi, pour les dossiers concernant le contrôle technique routier, il serait important que ces dossiers soient envoyés assez vite, alors qu'ils concernent des véhicules présentant des défauts techniques. Un envoi après plusieurs mois fait que l'Etat membre d'immatriculation du véhicule ne réponde tout au plus qu'il est trop tard pour citer encore le véhicule dans un contrôle technique ordinaire. A noter cependant que les véhicules présentant des défauts graves sont immobilisés jusqu'à réparation, afin de ne pas constituer un risque pour les usagers de la route, et que l'envoi du rapport du contrôle ne se fait alors qu'à titre d'information.

De même, il se peut que des statistiques soient préparées dans les délais par le président-secrétaire, mais ne peuvent être envoyées à la Commission européenne qu'avec plusieurs semaines ou mois de retard, dû au fait que tant les statistiques elles-mêmes que leur envoi doivent d'abord être validés par la commission dans sa prochaine réunion, avec le risque que la Commission européenne lance une procédure d'infraction. Aussi, il se peut dans un tel cas que les statistiques du Luxembourg ne soient pas pris en considération par la Commission européenne dans son rapport et qu'au pire le Luxembourg soit mentionné parmi les Etats membres n'ayant pas livrés leurs statistiques (à temps).

Il vaut donc mieux charger le ministre de toutes ces tâches, alors que ses services sont mieux situés pour les remplir. Non seulement, ces tâches sont alors effectuées par les personnes travaillant normalement sur ces dossiers, mais l'envoi des messages et statistiques peut se faire immédiatement au lieu d'être retardé pendant des semaines, voire des mois dans l'attente d'être validé par la commission lors de sa prochaine réunion.

De toute façon, le service compétent du ministre reçoit et analyse déjà aujourd'hui tous les rapports des contrôles techniques routiers et envoie ensuite ceux concernant des véhicules étrangers à la commission afin que celle-ci les envoie aux points de contact étrangers. Or, ce service peut aussi bien les envoyer directement

aux autorités étrangères, ce qui constituerait une simplification significative de procédures, tandis que le volume de travail pour ledit service reste le même pour ces dossiers.

En ce qui concerne la coordination des différents contrôles tant au niveau national qu'au niveau international, elle se fait déjà aujourd'hui par la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises, ces organes étant les seules à pouvoir assurer une telle mission dans la pratique.

Pour l'échange d'information et la discussion des priorités politiques, il est préférable de se reporter à un groupe de travail ad hoc plutôt qu'à une commission inter-administrative. Ainsi, chaque administration et chaque organisme concerné peut envoyer les personnes les mieux situées pour les dossiers et thèmes à discuter, alors que jusque maintenant, seules les personnes nommées par le Conseil de Gouvernement peuvent assister aux réunions.

Par ailleurs, la procédure de nomination des membres par le Conseil de Gouvernement est beaucoup trop lourde, alors qu'il y a lieu d'introduire un dossier similaire à celui d'un avant-projet de loi ou d'un avant-projet de règlement grand-ducal au cas où il faut simplement remplacer un membre.

La suppression de la commission dans le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 nécessite la modification de deux autres règlements grand-ducaux.

Si, pour le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, il suffit de remplacer la commission par le ministre, il convient, pour une meilleure cohérence, de transférer le volet « contrôle technique routier » du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 vers le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Texte du projet de règlement grand-ducal

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

Vu la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 ;

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

Vu la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE ;

Vu la directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2022/695 de la Commission du 2 mai 2022 portant modalités d'application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transports ;

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 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;

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 de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil est modifié comme suit :

1° L'intitulé est remplacé par le libellé suivant :

« Règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ».

2° L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 1^{er}.** (1) Dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que du règlement n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, les contrôles sont organisés de manière telle qu'ils couvrent chaque année au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 précités.

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

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

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

3° A l'article 2, le paragraphe 6 est abrogé.

4° A la suite de l'article 2, il est inséré un article *2bis* précédé de l'intitulé « Contrôles concertés » et libellé comme suit :

« Art. 2bis. Des contrôles sur routes des conducteurs et des véhicules relevant du règlement (CE) n° 561/2006 et du règlement (UE) n°165/2014 précités sont organisés au moins six fois par an de concert avec les autorités de contrôle d'un ou de plusieurs autres Etats membres de l'Union européenne. Dans la mesure du possible, des contrôles concertés dans les locaux des entreprises sont également organisés. »

5° L'article 3, paragraphe 1^{er}, est remplacé par le libellé suivant :

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

6° L'article 5 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 5. L'organisme visé à l'article 7, paragraphe 1^{er}, de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil est pour le Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses compétences, ci-après « le ministre ».

Les missions du ministre sont les suivantes :

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

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

7° Les articles 6 à 10 sont abrogés.

8° L'article 11 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 11. (1) Il est instauré un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 précité, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, au livre II, titre premier, chapitre IV du Code du travail ou à la loi du 28 juillet 2011 précitée commise par chaque entreprise de transport.

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

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

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

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

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

9° A l'article 12, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots « I et C énoncées à l'article 11 » sont supprimés.

10° a) L'annexe I, partie A, est modifiée comme suit :

i) Les points 1) et 2) sont remplacés par le libellé suivant :

« 1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conformément à l'annexe II de la présente directive et/ou sur les sorties imprimées ;

2) pour la période visée à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N₃ ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M₃ (les catégories N₃ et M₃ s'entendant comme celles définies dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ; »

ii) Au point 4) les termes « à l'article 16, paragraphe 2, alinéa 2, du règlement (CEE) n° 561/2006 » sont remplacés par ceux de « à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 561/2006 ».

iii) A la fin du même point 4), le point est remplacé par un point-virgule.

iv) A la fin du point 5), le point est remplacé par un point-virgule.

v) La liste est complétée par un point 6), libellé comme suit :

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

b) La partie B de cette même annexe est modifiée comme suit :

i) A la fin du point 3), le point est remplacé par un point-virgule.

ii) La liste est complétée par les points 4) et 5), libellés comme suit :

« 4) le respect des exigences relatives aux durées maximales hebdomadaires moyennes du travail, aux temps de pause et au travail de nuit énoncées aux articles 4, 5 et 7 de la directive 2002/15/CE ;

5) le respect des obligations incombant aux entreprises en ce qui concerne le paiement pour l'hébergement des conducteurs et l'organisation du travail des conducteurs, conformément à l'article 8, paragraphes 8 et 8 bis, du règlement (CE) n° 561/2006. »

iii) La phrase finale est remplacée par le libellé suivant :

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

11° L'annexe II est remplacée par le texte suivant :

« Annexe II

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

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

			30				
B16		Dépassement, de 25 % ou plu, de la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives	112 h 30 ≤ ...	X			
C	Temps de pause						
C01	Art. 7	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de quatre heures et demie avant la prise d'une pause	4 h 30 < ... < 5 h				X
C02			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C03			6 h ≤ ...		X		
D	Temps de repos						
D01	Art. 8, par. 2	Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit n'est pas autorisé	10 h ≤ ... < 11 h				X
D02			8 h 30 ≤ ... < 10 h			X	
D03			... < 8 h 30		X		
D04		Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit est autorisé	8 h ≤ ... < 9 h				X
D05			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D06			... < 7 h		X		
D07		Temps de repos journalier scindé inférieur à 3 h + 9 h, insuffisant	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D08			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D09			3 h + [... < 7 h]		X		
D10	Art. 8, par. 5	Temps de repos journalier inférieur à 9 h en cas de conduite en équipage, insuffisant	8 h ≤ ... < 9 h				X
D11			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D12			... < 7 h		X		
D13	Art. 8, par. 6	Temps de conduite hebdomadaire réduit de moins de 24 h, insuffisant	22 h ≤ ... < 24 h				X
D14			20 h ≤ ... < 22 h			X	
D15			... < 20 h		X		
D16		Temps de conduite hebdomadaire inférieure à 45 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos hebdomadaire réduit n'est pas autorisé	42 h ≤ ... < 45 h				X
D17			36 h ≤ ... < 42 h			X	
D18			... < 36 h		X		
D19		Dépassement de 6 périodes consécutives de 24 heures depuis le temps de repos hebdomadaire précédent	... < 3 h				X
D20			3 h ≤ ... < 12 h			X	
D21			12 h ≤ ...		X		
E	Exception constituée par la règle des 12 jours						
E01	Art. 8,	Dépassement de 12 périodes consécutives de 24	... < 3 h				X

E02	par. 6 bis	heures depuis le temps de repos hebdomadaire normal précédent	3 h ≤ ... < 12 h			X	
E03			12 h ≤ ...		X		
E04	Art. 8, par. 6 bis, point b) ii)	Temps de repos hebdomadaire pris à la suite de 12 périodes consécutives de 24 heures	65 h < ... ≤ 67 h			X	
E05			... ≤ 65 h		X		
E06	Art. 8, par. 6 bis, point d)	Temps de conduite, entre 22 heures et 6 heures, de plus de 3 heures avant la pause, s'il n'y a pas plusieurs conducteurs à bord du véhicule	3 h < ... < 4,5 h			X	
E07			4,5 h ≤ ...		X		
F	Organisation du travail						
F01	Art. 10, par. 1	Lien entre la rémunération et la distance parcourue ou le volume des marchandises transportées			X		
F02	Art. 10, par. 2	Organisation du travail du conducteur inexistante ou mauvaise, instructions au conducteur pour lui permettre de se conformer à la réglementation inexistantes ou mauvaises			X		
(*) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave / IM = infraction mineure							

2. Groupes d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (Tachygraphe)

N°	Base juridique	Nature de l'infraction	Niveau de gravité (*)				
			ILPG	ITG	IG	IM	
G	Installation du tachygraphe						
G01	Art. 3, par. 1 et art. 22, par. 2	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué (ex.: absence d'un tachygraphe installé par un installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé par les autorités compétentes des Etats membres, utilisation d'un tachygraphe sans que les sceaux nécessaires soient placés ou remplacés par un installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé, ou utilisation d'un tachygraphe sans la plaquette d'installation)	X				
H	Utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement						
H01	Art. 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X			
H02	Art. 27	Fait, pour le conducteur, d'utiliser ou d'être titulaire de plus d'une carte de conducteur		X			
H03		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X				
H04		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X				
H05		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X				

H06	Art. 32, par. 2	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement (<i>ex.: tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé</i>)		X		
H07	Art. 32, par. 1 et art. 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe (<i>ex.: utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.</i>)		X		
H08	Art. 32, par. 3	Utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X			
H09		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrements ou stockées et téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte de conducteur	X			
H10	Art. 33, par. 2	Non-observation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X		
H11		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X		
H12	Art. 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X		
H13		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X		
H14		Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données		X		
H15	Art. 34, par. 2	Utilisation de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées ; données illisibles		X		
H16	Art. 34, par. 3	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise		X		
H17	Art. 34, par. 4	Utilisation d'une mauvaise feuille d'enregistrement ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage)			X	
H18	Art. 34, par. 5	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation		X		
I	Présentation de documents					
I01	Art. 36	Refus d'être contrôlé		X		
I02	Art. 36	Incapacité de présenter les enregistrements de la journée en cours et des 28 jours précédents		X		
I03		Incapacité de présenter les données enregistrées par la carte de conducteur si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X		
I04	Art. 36	Incapacité de présenter les données enregistrées manuellement et imprimées pendant la journée en cours et pendant les 28 jours précédents		X		
I05	Art. 36	Incapacité de présenter une carte de conducteur, si le conducteur est titulaire d'une telle carte		X		
J	Mauvais fonctionnement					
J01	Art. 37, par. 1 et	Tachygraphe non réparé par un installateur ou un atelier agréé		X		

	art. 22, par. 1					
J02	Art. 37, par. 2	Non-report, par le conducteur, de toutes les indications requises relatives aux différentes périodes dans la mesure où celles-ci ne sont plus enregistrées durant la période de panne ou de défaillance du tachygraphe		X		
(*) ILPG = infractions les plus graves / ITG = infraction très grave / IG = infraction grave / IM = infraction mineure						

»

Art. 2. Le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers est modifié comme suit :

- 1° A l'article 17, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, le bout de phrase *in fine* « et à la commission de coordination instituée en vertu du règlement grand-ducal précité du 12 août 2008 » est supprimé.
- 2° A la suite de l'article 17, il est inséré un article *17bis*, libellé comme suit :

« Art. 17bis. Le point de contact prévu à l'article 17 de la directive 2014/47/UE précitée est pour le Luxembourg le ministre.

Le ministre coordonne l'organisation d'un nombre suffisant de contrôles techniques routiers de manière à atteindre l'objectif visé à l'article 5 de la directive 2014/47/UE précité, qui sont effectués dans le respect des dispositions prévues à l'article 14 et tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises concernées. Chaque année, il assure également la coordination avec les points de contact des autres Etats membres concernés en vue de l'organisation régulière d'activités de contrôle technique routier concertées. Ces activités peuvent être combinées avec celles prévues à l'article 2, paragraphe (6) du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/UE précité.

Lorsque des déficiences ou non-conformités majeures ou critiques ou des déficiences ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, le ministre notifie au point de contact de l'Etat membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier énumérés à l'annexe V et est transmise de préférence au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du 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. Le ministre peut inviter l'autorité compétente de cet autre Etat membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.

Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg et que le ministre en est informée par le point de contact de l'Etat membre dans lequel le véhicule a été soumis à un contrôle technique routier, il tient informé ledit point de contact des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou détenteur du véhicule concerné. »

Art. 3. Le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses est modifié comme suit :

1° L'article 54, paragraphe 1^{er}, est remplacé par le libellé suivant :

« 1. La coordination des contrôles des transports de marchandises dangereuses par route à effectuer selon la directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995, concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route telle qu'elle a été modifiée par la suite, est assurée par le ministre. »

2° L'article 57 est modifié comme suit :

a) A l'alinéa 1^{er} les termes « La Commission de coordination » sont remplacés par ceux de « Le ministre ».

b) A l'alinéa 2 le terme « Elle » est remplacé par celui de « Il ».

Art. 4. Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Commentaire des articles

ad article 1^{er}

ad point 1°

La directive (UE) 2020/1057 modifie l'intitulé de la directive 2006/22/CE afin d'y refléter les règlements européens actuellement en vigueur ainsi que l'élargissement à la directive 2022/15/CE. Il convient dès lors de modifier l'intitulé du règlement grand-ducal pour refléter ces changements.

ad point 2°

L'article 1^{er} du règlement grand-ducal définit les minima des contrôles à effectuer par les Etats membres. Cela inclut maintenant aussi les contrôles à effectuer en vertu de la directive 2002/15/CE.

Lors d'un contrôle sur route, le conducteur a le droit de contacter son entreprise qui peut alors fournir certains documents que le conducteur n'aurait pas à bord de son véhicule.

ad point 3°

Ces dispositions sont transférées dans un nouvel article 2bis.

ad point 4°

Afin de mieux reprendre la structure de la directive (UE) 1057/2020, les dispositions concernant les contrôles coordonnés que les Etats membres doivent organiser de concert avec d'autres Etats membres sont transférées dans un nouvel article 2bis.

ad point 5°

Les modifications concernent l'adaptation des références aux règlements actuellement en vigueur, notamment le règlement (UE) n° 165/2014, et l'extension du champ d'application à la directive 2002/15/CE.

ad point 6°

Ces modifications concernent la suppression de la Commission de coordination dans le but d'une simplification des procédures. Cette commission assure actuellement pour la plupart des tâches de secrétariat qui peuvent être effectués plus efficacement et plus rapidement par les services du ministère de la mobilité et des travaux publics que par une commission composée de hauts fonctionnaires et de directeurs qui ne se réunit au maximum que deux à trois fois par an.

Dès lors, il est proposé de remplacer à l'article 5 du règlement grand-ducal du 12 août 2008 cette commission par le ministre ayant les transports dans ses attributions comme organisme pour assurer les relations avec la Commission européenne et les autres Etats membres.

Le ministre reprend par conséquent les missions anciennement attribuées à la Commission, qui dans la pratique sont assurées par ses services compétents.

En ce qui concerne l'organisation de contrôles concertés avec d'autres Etats membres, le ministre en est politiquement responsable vis-à-vis de la Commission européenne, mais peut charger la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises de l'organisation pratique de ces contrôles. Ces organes sont en effet les seuls à pouvoir organiser efficacement en pratique de tels contrôles avec des organes de contrôle étrangers, comme l'a démontré l'échec de la Commission de coordination sur ce point.

ad point 7°

Les articles 6 à 10 du règlement grand-ducal concernent la commission de coordination. Suite à la suppression de cette commission, il y a lieu d'abroger ces articles.

ad point 8°

Le nouvel article 11 remplace l'ancien système de classification par niveau de risque par le système européen prévu à l'article 9 de la directive 2006/22/CE, telle que modifiée, et fait référence au règlement d'exécution (UE) 2022/695 de la Commission européenne qui introduit une formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transports, que tous les Etats membres doivent reprendre afin d'uniformiser les résultats et de les rendre comparables.

Cet article prévoit en plus que les entreprises à haut risque seront plus contrôlées et définit l'accès pour les autorités de contrôle tant nationales que des autres Etats membres.

ad point 9°

La référence à l'article 11 est supprimé suite au remplacement de cet article.

ad point 10°

Les modifications de l'annexe I concernent l'adaptation des références aux règlements actuellement en vigueur, notamment le règlement (UE) n° 165/2014, l'extension du champ d'application à la directive 2002/15/CE et la nouvelle obligation pour l'employeur de payer l'hébergement de ses conducteurs quand ils prennent le repos hebdomadaire normal hors de leur pays de résidence et du pays d'établissement de l'entreprise.

ad point 11°

L'annexe II reprend les infractions prises en compte par le système de classification par niveau de risque. Cette annexe est adaptée au tableau des infractions de l'annexe III actuellement en vigueur dans la directive 2006/22/CE, telle que modifiée par le règlement (UE) 2016/403 de la Commission du 18 mars 2016 complétant le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la classification des infractions graves aux règles de l'Union pouvant porter préjudice à l'honorabilité des transporteurs par route, et modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil.

ad article 2

Suite à la suppression de la Commission de coordination, le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers est modifié de sorte à tenir compte de cette suppression. La Commission n'existant plus, il n'est plus nécessaire de prévoir que des relevés des contrôles techniques routiers et des résultats afférents lui soit transmis.

La Commission de coordination est remplacée par le ministre comme point de contact. Le ministre reprend par conséquent les obligations européennes de la commission.

ad article 3

Suite à la suppression de la Commission de coordination, le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses doit être adapté. Ici encore, la Commission est remplacée par le ministre ayant les transports dans ses attributions, ce qui devrait simplifier et fluidifier les échanges avec la Commission européenne et les autres Etats membres. Le service compétent du ministre pour les transports de marchandises dangereuses est aussi mieux situé pour coordonner les contrôles qu'une commission composée de hauts fonctionnaires et de directeurs qui ne se réunit que rarement et qui n'a pas les connaissances nécessaires en la matière.

ad article 4

Formule exécutoire

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2020/1057 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 juillet 2020

établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de créer un secteur du transport routier sûr, efficace et socialement responsable, il est nécessaire de garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs, d'une part, et des conditions adéquates pour les entreprises et de concurrence loyale pour les transporteurs par route (ci-après dénommés «opérateurs»), d'autre part. Compte tenu du degré élevé de mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur du transport routier, il convient d'établir des règles sectorielles pour garantir un équilibre entre la libre prestation de services transfrontaliers pour les opérateurs, la libre circulation des marchandises, des conditions de travail satisfaisantes et la protection sociale des conducteurs.
- (2) Vu le degré élevé de mobilité inhérent aux services de transport routier, il y a lieu de veiller tout particulièrement à ce que les conducteurs bénéficient des droits dont ils peuvent se prévaloir et que les opérateurs, des petites entreprises pour la plupart, ne soient pas confrontés à des obstacles administratifs disproportionnés ou à des contrôles discriminatoires qui restreignent indûment leur liberté de fournir des services transfrontaliers. Pour la même raison, les règles nationales appliquées au transport routier doivent être proportionnées et justifiées, compte tenu de la nécessité de garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs et de faciliter l'exercice de la libre prestation de services de transport routier fondé sur une concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers.
- (3) Il est primordial pour le bon fonctionnement du marché intérieur d'atteindre un équilibre entre l'amélioration des conditions sociales et de travail des conducteurs et le fait de faciliter l'exercice de la libre prestation de services de transport routier fondé sur une concurrence loyale entre opérateurs nationaux et étrangers.
- (4) Après une évaluation du caractère effectif et efficace de l'actuelle législation sociale de l'Union dans le secteur du transport routier, certaines lacunes dans les dispositions en vigueur et des insuffisances dans le contrôle de leur respect ont été recensées, notamment en ce qui concerne le recours à des sociétés «boîtes aux lettres». En outre, une série de divergences ont été relevées entre les États membres dans l'interprétation, l'application et la mise en œuvre de ces dispositions, faisant peser une lourde contrainte administrative sur les conducteurs et les opérateurs. Cette situation est source d'insécurité juridique, ce qui est préjudiciable aux conditions sociales et de travail, ainsi qu'aux conditions de concurrence loyale pour les opérateurs dans le secteur.
- (5) Pour garantir l'application correcte des directives 96/71/CE ⁽⁴⁾ et 2014/67/UE ⁽⁵⁾ du Parlement européen et du Conseil, il convient de renforcer les contrôles et la coopération au niveau de l'Union afin d'endiguer la fraude en matière de détachement de conducteurs.

⁽¹⁾ JO C 197 du 8.6.2018, p. 45.

⁽²⁾ JO C 176 du 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 4 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 7 avril 2020 (JO C 149 du 5.5.2020, p. 1). Position du Parlement européen du 9 juillet 2020 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 18 du 21.1.1997, p. 1).

⁽⁵⁾ Directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IMI») (JO L 159 du 28.5.2014, p. 11).

- (6) Dans sa proposition du 8 mars 2016 relative à la révision de la directive 96/71/CE, la Commission reconnaissait que la mise en œuvre de cette directive soulevait des questions et des difficultés juridiques particulières dans le secteur du transport routier, extrêmement mobile, et elle indiquait que la meilleure solution à ces problèmes résidait dans une législation spécifique à ce secteur.
- (7) Afin d'assurer la mise en œuvre effective et proportionnée de la directive 96/71/CE dans le secteur du transport routier, il est nécessaire d'instaurer des règles sectorielles tenant compte des particularités liées à l'extrême mobilité de la main d'œuvre dans ce secteur et établissant un équilibre entre la protection sociale des conducteurs et la libre prestation de services transfrontaliers pour les opérateurs. Les dispositions concernant le détachement de travailleurs, qui figurent dans la directive 96/71/CE et celles relatives au respect de ces dispositions, qui figurent dans la directive 2014/67/UE, s'appliquent au secteur du transport routier et devraient être soumises aux règles spécifiques établies par la présente directive.
- (8) Compte tenu du caractère extrêmement mobile du secteur du transport, les conducteurs ne sont généralement pas détachés dans un autre État membre dans le cadre de contrats de service pour de longues périodes, contrairement à ce qui se passe parfois dans d'autres secteurs. Il convient donc de préciser dans quelles circonstances ces conducteurs ne sont pas soumis aux règles relatives au détachement de longue durée prévues par la directive 96/71/CE.
- (9) Des règles sectorielles équilibrées sur le détachement devraient reposer sur l'existence d'un lien suffisant rattachant le conducteur et le service fourni au territoire d'un État membre d'accueil. Pour faciliter l'application de ces règles, il convient de faire la distinction entre les différents types d'opérations de transport en fonction du degré de rattachement au territoire de l'État membre d'accueil.
- (10) Lorsqu'un conducteur effectue des opérations de transport bilatérales depuis l'État membre où l'entreprise est établie (ci-après dénommé «État membre d'établissement») jusqu'au territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers, ou d'un État membre ou d'un pays tiers jusqu'à l'État membre d'établissement, la nature du service est étroitement liée à l'État membre d'établissement. Un conducteur peut effectuer plusieurs opérations de transport bilatérales au cours d'un seul voyage. Si les règles en matière de détachement et, par conséquent, les conditions de travail et d'emploi garanties dans l'État membre d'accueil s'appliquaient à ces opérations bilatérales, cela constituerait une restriction disproportionnée à la liberté de fournir des services de transport routier transfrontaliers.
- (11) Il convient de préciser que le transport international transitant par le territoire d'un État membre ne constitue pas une situation de détachement. Ces opérations sont caractérisées par le fait que le conducteur traverse l'État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ou déposer des voyageurs; il n'y a donc pas de lien significatif entre les activités du conducteur et l'État membre de transit. Le fait de considérer la présence du conducteur dans un État membre comme une activité de transit n'est dès lors pas affecté par les arrêts effectués pour des raisons d'hygiène, par exemple.
- (12) Lorsqu'un conducteur effectue une opération de transport combiné, la nature du service fourni durant le trajet routier initial ou final est étroitement liée à l'État membre d'établissement si le trajet routier, pris isolément, est une opération de transport bilatérale. En revanche, lorsque l'opération de transport durant le trajet routier est effectuée dans l'État membre d'accueil ou à titre d'opération de transport international non bilatérale, il existe un lien suffisant avec le territoire d'un État membre d'accueil et les règles en matière de détachement devraient donc s'appliquer.
- (13) Lorsqu'un conducteur effectue d'autres types d'opérations, notamment des transports de cabotage ou des opérations de transport international non bilatérales, il existe un lien suffisant avec le territoire de l'État membre d'accueil. Ce lien existe dans le cas des transports de cabotage au sens des règlements (CE) n° 1072/2009 ⁽⁶⁾ et (CE) n° 1073/2009 ⁽⁷⁾ du Parlement européen et du Conseil, puisque toute l'opération de transport se déroule dans un État membre d'accueil et que le service est donc étroitement lié au territoire de l'État membre d'accueil. Une opération de transport international non bilatérale est caractérisée par le fait que le conducteur effectue un transport international en dehors de l'État membre d'établissement de l'entreprise d'envoi. Les services fournis ont donc un lien avec les États membres d'accueil concernés plutôt qu'avec l'État membre d'établissement. Dans ces cas, des règles sectorielles ne sont requises qu'en ce qui concerne les exigences administratives et les mesures de contrôle.
- (14) Les États membres devraient veiller à ce que, conformément à la directive 2014/67/UE, les conditions de travail et d'emploi visées à l'article 3 de la directive 96/71/CE qui sont fixées par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales ou par des conventions collectives ou sentences arbitrales déclarées d'application

⁽⁶⁾ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

⁽⁷⁾ 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 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

générale sur leurs territoires ou qui sont applicables en vertu de l'article 3, paragraphes 1 et 8, de la directive 96/71/CE, soient mises, de manière accessible et transparente, à la disposition des entreprises de transport d'autres États membres et des travailleurs détachés. Cela devrait inclure, le cas échéant, les conditions de travail et d'emploi prévues par des conventions collectives qui ont un effet général sur toutes les entreprises similaires relevant du champ d'application territoriale de celles-ci. Les informations pertinentes devraient, notamment, inclure les éléments constitutifs de la rémunération rendus obligatoires par les instruments précités. Conformément à la directive 2014/67/UE, la participation des partenaires sociaux devrait être sollicitée.

- (15) Les opérateurs de l'Union font face à une concurrence croissante de la part des opérateurs basés dans des pays tiers. Il est donc de la plus haute importance de veiller à ce que les opérateurs de l'Union ne fassent pas l'objet d'une discrimination. En vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 96/71/CE, les entreprises établies dans un État non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre. Ce principe devrait également s'appliquer en ce qui concerne les règles spécifiques en matière de détachement prévues par la présente directive. Il devrait notamment s'appliquer lorsque des opérateurs de pays tiers exécutent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union.
- (16) Le contingent multilatéral d'autorisations de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) est l'un des principaux instruments régissant l'accès des opérateurs de pays tiers au marché de l'Union et l'accès des opérateurs de l'Union aux marchés de pays tiers. Le nombre d'autorisations allouées à chaque pays membre de la CEMT est fixé annuellement. Les États membres doivent respecter leur obligation de ne pas créer de discrimination à l'encontre des entreprises de l'Union, y compris lorsqu'il s'agit de convenir de conditions d'accès au marché de l'Union au sein de la CEMT.
- (17) Le pouvoir de négocier et de conclure l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) appartient à l'Union dans le cadre de ses compétences externes exclusives. Conformément à l'article 2, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾, l'Union devrait aligner les mécanismes de contrôle pouvant être utilisés pour contrôler le respect de la réglementation sociale nationale et de l'Union par les entreprises de pays tiers sur ceux qui s'appliquent aux entreprises de l'Union.
- (18) Les États membres ont également rencontré des difficultés dans l'application des règles concernant le détachement de travailleurs précisées dans la directive 96/71/CE et des règles en matière d'exigences administratives énoncées dans la directive 2014/67/UE au secteur du transport routier, extrêmement mobile. Les mesures nationales non coordonnées relatives à l'application et au contrôle du respect des dispositions concernant le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier ont engendré une insécurité juridique et font peser de lourdes contraintes administratives sur les opérateurs de l'Union non résidents. Cette situation a créé des restrictions injustifiées à la liberté de fournir des services de transport routier transfrontaliers, doublées d'effets secondaires négatifs sur l'emploi et sur la compétitivité des opérateurs. Il faut donc harmoniser les exigences administratives et les mesures de contrôle. Cela permettrait également d'éviter que les opérateurs ne soient retardés inutilement dans leurs déplacements.
- (19) Afin de veiller au contrôle effectif et efficace du respect des règles sectorielles en matière de détachement de travailleurs et d'éviter de faire peser sur les opérateurs de l'Union non résidents des contraintes administratives disproportionnées, il convient d'instaurer des exigences administratives spécifiques et des mesures de contrôle dans le secteur du transport routier, en tirant pleinement parti des outils de contrôle tels que le tachygraphe numérique. Afin de contrôler le respect des obligations énoncées dans la présente directive et dans la directive 96/71/CE, et en parallèle de réduire la complexité de cette tâche, les États membres ne devraient être autorisés à imposer aux opérateurs que les exigences administratives et les mesures de contrôle précisées dans la présente directive, qui sont adaptées au secteur du transport routier.
- (20) Les entreprises de transport ont besoin de sécurité juridique concernant les règles et exigences à respecter. Celles-ci devraient être claires, compréhensibles et d'accès aisé pour les entreprises de transport et devraient permettre d'effectuer des contrôles efficaces. Il importe que les nouvelles règles n'introduisent aucune charge administrative superflue et qu'elles tiennent dûment compte des intérêts des petites et moyennes entreprises.

⁽⁸⁾ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

- (21) Il convient que la charge administrative et les tâches de gestion des documents qui pèsent sur les conducteurs soient raisonnables. Par conséquent, s'il convient que certains documents soient disponibles dans le véhicule en cas d'inspection lors d'un contrôle sur route, d'autres devraient être mis à disposition via l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur (IMI) institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁹⁾ par les opérateurs et, si nécessaire, par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur. Les autorités compétentes devraient recourir au cadre de l'assistance mutuelle entre les États membres décrite dans la directive 2014/67/UE.
- (22) Pour faciliter le contrôle du respect des règles en matière de détachement énoncées dans la présente directive, les opérateurs devraient soumettre une déclaration de détachement aux autorités compétentes des États membres dans lesquels ils détachent leurs conducteurs.
- (23) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les opérateurs, il faut simplifier le processus d'envoi et de mise à jour des déclarations de détachement. La Commission devrait par conséquent mettre au point une interface publique multilingue, accessible aux opérateurs et leur permettant d'introduire et de mettre à jour les informations sur le détachement et de soumettre d'autres documents pertinents à l'IMI, si nécessaire.
- (24) Étant donné que, dans certains États membres, les partenaires sociaux jouent un rôle essentiel dans l'application de la législation sociale dans le secteur du transport routier, les États membres devraient être autorisés à fournir aux partenaires sociaux nationaux les informations pertinentes qui ont été partagées via l'IMI, dans le seul but de vérifier la conformité avec les règles en matière de détachement et dans le respect du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾. Les informations pertinentes devraient être fournies aux partenaires sociaux par des moyens autres que l'IMI.
- (25) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de préciser les fonctionnalités de l'interface publique connectée à l'IMI. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾.
- (26) Il est indispensable de faire respecter les dispositions relatives au temps de travail et au temps de repos de manière adéquate, efficace et cohérente pour améliorer la sécurité routière, protéger les conditions de travail des conducteurs et empêcher les distorsions de concurrence découlant de leur non-respect. Il est dès lors souhaitable d'étendre le champ d'application des exigences existantes en matière de contrôle uniforme prévues dans la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾ au contrôle du respect des dispositions relatives au temps de travail énoncées dans la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹³⁾.
- (27) Compte tenu des séries de données nécessaires à la réalisation des contrôles portant sur le respect des règles relatives au temps de travail énoncées dans la directive 2002/15/CE, la portée des contrôles sur route dépend du développement et de l'introduction d'une technologie couvrant des périodes de temps suffisantes. Il convient de limiter les contrôles sur route aux aspects pouvant déjà être contrôlés efficacement à l'aide du tachygraphe et d'appareils de contrôle connexes embarqués, et de n'effectuer des contrôles approfondis que dans les locaux des entreprises.
- (28) Les contrôles sur route devraient être effectués de manière efficace et rapide, afin de prendre le moins de temps possible et de retarder au minimum le conducteur. Une distinction claire devrait être établie entre les obligations des opérateurs et les obligations des conducteurs.

⁽⁹⁾ Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission («règlement IMI») (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽¹¹⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁽¹²⁾ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

⁽¹³⁾ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

- (29) Il convient d'encourager davantage la coopération entre les autorités de contrôle des États membres dans le cadre de contrôles concertés, que les États membres devraient s'efforcer d'étendre aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises. L'Autorité européenne du travail, dont le champ des activités, défini à l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾, couvre la directive 2006/22/CE, pourrait jouer un rôle important en aidant les États membres à procéder à des contrôles concertés et pourrait soutenir les efforts en matière d'éducation et de formation.
- (30) La coopération administrative entre les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre des règles sociales dans le secteur du transport routier s'est révélée insuffisante, rendant le contrôle transfrontalier plus difficile, inefficace et incohérent. Il est par conséquent nécessaire d'instaurer un cadre permettant une communication et une assistance mutuelle efficaces, y compris un échange de données sur les infractions et d'informations sur les bonnes pratiques en matière de contrôle.
- (31) En vue de promouvoir une coopération administrative et un échange d'informations efficaces, le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾ impose aux États membres d'interconnecter leurs registres électroniques nationaux par l'intermédiaire du système de registre européen des entreprises de transport routier (ERRU). Il convient d'accroître, dans le cadre de ce système, l'étendue des informations accessibles lors des contrôles sur route.
- (32) Pour faciliter et améliorer la communication entre les États membres, garantir une application plus uniforme des règles sociales dans le secteur du transport et aider les opérateurs à se conformer aux exigences administratives lorsqu'ils détachent des conducteurs, la Commission devrait mettre en place un ou plusieurs nouveaux modules pour l'IMI. Il importe que l'IMI permette de contrôler la validité des déclarations de détachement lors des contrôles sur route.
- (33) L'échange d'informations dans le cadre d'une coopération administrative et d'une assistance mutuelle efficaces entre les États membres devrait respecter les règles relatives à la protection des données à caractère personnel établies par les règlements (UE) 2016/679 et (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾. L'échange d'informations au moyen de l'IMI devrait également être conforme au règlement (UE) n° 1024/2012.
- (34) Afin d'améliorer l'effectivité, l'efficacité et la cohérence du contrôle du respect des règles, il est souhaitable de développer les fonctionnalités et l'utilisation des systèmes nationaux existants de classification par niveau de risque. L'accès aux données figurant dans ces systèmes de classification permettrait aux autorités compétentes de contrôle de l'État membre concerné de mieux cibler les contrôles sur les opérateurs contrevenants. L'existence d'une formule commune pour calculer le niveau de risque d'une entreprise de transport devrait contribuer à un traitement plus équitable des opérateurs lors des contrôles.
- (35) À la suite de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, il y a lieu d'aligner les pouvoirs conférés à la Commission en vertu de la directive 2006/22/CE sur les articles 290 et 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
- (36) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2006/22/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de porter à 4 % le pourcentage minimal des jours de travail effectués par les conducteurs contrôlés par les États membres; de clarifier plus avant les définitions des catégories de statistiques à recueillir; de désigner un organisme chargé de la promotion active de l'échange de données, d'expériences et d'informations entre États membres; d'établir une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise; d'établir des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle; d'établir une approche commune pour enregistrer et contrôler des périodes consacrées à une autre tâche et pour enregistrer et contrôler des périodes d'au moins une semaine pendant lesquelles un conducteur est éloigné

⁽¹⁴⁾ Règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 instituant l'Autorité européenne du travail, modifiant les règlements (CE) n° 883/2004, (UE) n° 492/2011 et (UE) 2016/589, et abrogeant la décision (UE) 2016/344 (JO L 186 du 11.7.2019, p. 21).

⁽¹⁵⁾ 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 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

⁽¹⁶⁾ Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

du véhicule et n'est pas en mesure d'exercer une quelconque activité avec ce véhicule; et de promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en œuvre de ladite directive, de favoriser la cohérence des approches entre les autorités chargées du contrôle ainsi qu'une interprétation harmonisée du règlement (CE) n° 561/2006 entre celles-ci et de faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autorités chargées du contrôle. Notamment, lors de l'adoption d'actes d'exécution pour le développement d'une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise, la Commission devrait veiller à l'égalité de traitement des entreprises lorsqu'elle tient compte des critères précisés dans la présente directive. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011.

- (37) Afin de refléter l'évolution des meilleures pratiques quant aux contrôles et à l'équipement standard à mettre à la disposition des unités chargées du contrôle et d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 ou au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁷⁾, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification respectivement des annexes I et II et de l'annexe III de la directive 2006/22/CE. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽¹⁸⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (38) Il y a donc lieu de modifier la directive 2006/22/CE en conséquence.
- (39) Les entreprises de transport sont les destinataires de certaines règles spécifiques en matière de détachement et elles assument les conséquences des infractions à ces règles qu'elles commettent. Toutefois, pour prévenir tout abus de la part des entreprises confiant par contrat l'exécution de services de transport à des transporteurs de marchandises par route, les États membres devraient également prévoir un régime clair et prévisible de sanctions applicables aux expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants lorsqu'ils savaient ou auraient dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que les services de transport qu'ils commandaient enfreignaient les règles spécifiques en matière de détachement.
- (40) Pour garantir des conditions de concurrence loyales et équitables pour les travailleurs et pour les entreprises, il est nécessaire de favoriser l'exercice du contrôle du respect des règles avec des moyens intelligents et de fournir tout le soutien possible à une introduction et une utilisation pleines et entières des systèmes de classification par niveau de risque.
- (41) La Commission devrait évaluer l'impact de l'application et du contrôle du respect des règles relatives au détachement de travailleurs sur le secteur du transport routier et présenter un rapport sur les résultats de cette évaluation au Parlement européen et au Conseil, ainsi qu'une proposition législative, le cas échéant.
- (42) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir garantir des conditions de travail et une protection sociale satisfaisantes aux conducteurs, d'une part, et des conditions adéquates pour les entreprises et de concurrence loyale pour les opérateurs, d'autre part, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de la présente directive, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'exécède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (43) Les mesures nationales transposant la présente directive devraient s'appliquer dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive. La directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁹⁾ s'appliquera au secteur du transport routier, conformément à l'article 3, paragraphe 3, de ladite directive, à partir du 2 février 2022,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Règles spécifiques relatives au détachement de conducteurs

1. Le présent article instaure des règles spécifiques en ce qui concerne certains aspects de la directive 96/71/CE relatifs au détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et certains aspects de la directive 2014/67/UE relatifs aux exigences administratives et aux mesures de contrôle quant au détachement de ces conducteurs.

⁽¹⁷⁾ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

⁽¹⁸⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁹⁾ Directive (UE) 2018/957 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 modifiant la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO L 173 du 9.7.2018, p. 16).

2. Ces règles spécifiques s'appliquent aux conducteurs employés par des entreprises établies dans un État membre prenant la mesure transnationale visée à l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 96/71/CE.

3. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatérales de marchandises.

Aux fins de la présente directive, une opération bilatérale de transport de marchandises consiste à faire circuler des marchandises, sur la base d'un contrat de transport, depuis l'État membre d'établissement, au sens de l'article 2, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1071/2009, vers un autre État membre ou vers un pays tiers, ou depuis un autre État membre ou un pays tiers vers l'État membre d'établissement.

À partir du 2 février 2022, qui est la date à partir de laquelle les conducteurs doivent, en vertu de l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014, enregistrer manuellement les données relatives au franchissement d'une frontière, les États membres appliquent également l'exemption pour les opérations de transport bilatérales de marchandises énoncée aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe lorsque le conducteur effectuant une opération de transport bilatérale procède en outre à une activité de chargement et/ou de déchargement dans les États membres ou pays tiers qu'il traverse, à condition de ne pas charger et décharger les marchandises dans le même État membre.

Si une opération de transport bilatérale démarrant dans l'État membre d'établissement, durant laquelle aucune activité supplémentaire n'est effectuée, est suivie d'une opération de transport bilatérale vers l'État membre d'établissement, l'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa s'applique à deux activités supplémentaires de chargement et/ou déchargement au maximum, dans les conditions fixées au troisième alinéa.

Les exemptions pour les activités supplémentaires énoncées aux troisième et quatrième alinéas du présent paragraphe s'appliquent uniquement jusqu'à la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents respectant l'obligation d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014 doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, tel qu'il est précisé à l'article 8, paragraphe 1, quatrième alinéa, dudit règlement. À partir de cette date, les exemptions pour les activités supplémentaires énoncées aux troisième et quatrième alinéas du présent paragraphe s'appliquent uniquement aux conducteurs qui utilisent des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement.

4. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue des opérations de transport bilatérales de voyageurs.

Aux fins de la présente directive, une opération de transport bilatérale effectuée dans le cadre d'un service occasionnel ou régulier de transport international de voyageurs, au sens du règlement (CE) n° 1073/2009, suppose qu'un conducteur réalise l'une des activités suivantes:

- a) prene en charge des voyageurs dans l'État membre d'établissement et les dépose dans un autre État membre ou dans un pays tiers;
- b) prene en charge des voyageurs dans un État membre ou dans un pays tiers et les dépose dans l'État membre d'établissement; ou
- c) prene en charge et dépose des voyageurs dans l'État membre d'établissement afin d'effectuer des excursions locales dans un autre État membre ou dans un pays tiers, conformément au règlement (CE) n° 1073/2009.

À partir du 2 février 2022, qui est la date à partir de laquelle les conducteurs sont tenus, en vertu de l'article 34, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 165/2014, d'enregistrer manuellement les données relatives au franchissement des frontières, les États membres appliquent l'exemption pour les opérations de transport bilatérales de voyageurs énoncée aux premier et deuxième alinéas du présent paragraphe également lorsque le conducteur qui effectue aussi une opération de transport bilatérale prend en charge des voyageurs à une seule occasion et/ou dépose des voyageurs à une seule occasion dans les États membres ou les pays tiers que le conducteur traverse, à condition qu'il ne propose pas de services de transport de voyageurs entre deux endroits dans l'État membre traversé. Cela s'applique aussi au voyage de retour.

L'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe s'applique uniquement jusqu'à la date à partir de laquelle les tachygraphes intelligents respectant l'exigence d'enregistrement des activités de franchissement des frontières et des activités supplémentaires visées à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 165/2014 doivent être installés dans les véhicules immatriculés dans un État membre pour la première fois, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, quatrième alinéa, dudit règlement. À partir de cette date, l'exemption pour les activités supplémentaires énoncée au troisième alinéa du présent paragraphe s'applique uniquement aux conducteurs qui utilisent des véhicules équipés de tachygraphes intelligents, conformément aux articles 8, 9 et 10 dudit règlement.

5. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il transite sur le territoire d'un État membre sans effectuer de chargement ou de déchargement de marchandises et sans prendre ni déposer de voyageurs.

6. Nonobstant l'article 2, paragraphe 1, de la directive 96/71/CE, un conducteur n'est pas considéré comme détaché aux fins de la directive 96/71/CE lorsqu'il effectue le trajet routier initial ou final d'une opération de transport combiné au sens de la directive 92/106/CEE du Conseil ⁽²⁰⁾, si le trajet routier, pris isolément, se compose d'opérations de transport bilatérales au sens du paragraphe 3 du présent article.

7. Lorsqu'un conducteur effectue un transport de cabotage au sens des règlements (CE) n° 1072/2009 et (CE) n° 1073/2009, il est considéré comme détaché en vertu de la directive 96/71/CE.

8. Aux fins de l'article 3, paragraphe 1 bis, de la directive 96/71/CE, il est considéré qu'un détachement prend fin lorsque le conducteur quitte l'État membre d'accueil dans le cadre d'une opération de transport international de marchandises ou de voyageurs. Cette période de détachement n'est pas cumulable avec les périodes de détachement antérieures prestées dans le cadre d'opérations internationales de ce type par le même conducteur ou par un conducteur qu'il remplace.

9. Les États membres veillent à ce que, conformément à la directive 2014/67/UE, les conditions de travail et d'emploi visées à l'article 3 de la directive 96/71/CE, qui sont fixées par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales ou par des conventions collectives ou sentences arbitrales déclarées d'application générale sur leurs territoires ou qui sont applicables en vertu de l'article 3, paragraphes 1 et 8, de la directive 96/71/CE, soient mises, de manière accessible et transparente, à la disposition des entreprises de transport d'autres États membres et des travailleurs détachés. Les informations pertinentes incluent, notamment, les éléments constitutifs de la rémunération rendus obligatoires par les instruments précités, y compris, le cas échéant, par des conventions collectives qui ont un effet général sur toutes les entreprises similaires relevant du champ d'application territoriale de celles-ci.

10. Les entreprises de transport établies dans un État non membre ne peuvent pas obtenir un traitement plus favorable que les entreprises établies dans un État membre, y compris lorsqu'elles effectuent des opérations de transport dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux donnant accès au marché de l'Union ou à des parties de celui-ci.

11. Par dérogation à l'article 9, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/67/UE, les États membres ne peuvent imposer que les exigences administratives et les mesures de contrôle suivantes en ce qui concerne le détachement de conducteurs:

a) l'obligation pour l'opérateur établi dans un autre État membre de soumettre une déclaration de détachement aux autorités nationales compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché au plus tard au début du détachement, au moyen d'un formulaire standard multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur institué par le règlement (UE) n° 1024/2012. Ladite déclaration de détachement comporte les informations suivantes:

i) l'identité de l'opérateur, au moins sous la forme du numéro de la licence communautaire, s'il est disponible;

ii) les coordonnées d'un gestionnaire de transport ou d'une autre personne de contact dans l'État membre d'établissement chargée d'assurer la liaison avec les autorités compétentes de l'État membre d'accueil dans lequel les services sont fournis et de transmettre et de recevoir des documents ou avis;

iii) l'identité, l'adresse du lieu de résidence et le numéro du permis de conduire du conducteur;

iv) la date de début du contrat de travail du conducteur, et le droit applicable à ce contrat;

v) les dates prévues pour le début et la fin du détachement;

vi) la plaque minéralogique des véhicules à moteur;

vii) s'il s'agit d'un transport de marchandises, d'un transport de personnes, d'un transport international ou de transports de cabotage;

b) l'obligation pour l'opérateur de veiller à ce que le conducteur ait à sa disposition, sur support papier ou en format électronique, les documents suivants, et l'obligation pour le conducteur de les conserver et de les fournir lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route:

i) une copie de la déclaration de détachement soumise via l'IMI;

⁽²⁰⁾ Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

- ii) la preuve des opérations de transport ayant lieu dans l'État membre d'accueil, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009;
 - iii) les enregistrements du tachygraphe, et en particulier les symboles pays des États membres où le conducteur a été présent lorsqu'il a procédé aux opérations de transport routier international ou aux transports de cabotage, conformément aux exigences en matière d'enregistrement et de conservation des relevés au titre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014;
- c) l'obligation pour l'opérateur de transmettre, via l'interface publique connectée à l'IMI, après la période de détachement, à la demande expresse des autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu, la copie des documents visés aux points b) ii) et iii) du présent paragraphe, ainsi que des documents ayant trait à la rémunération du conducteur pour la période de détachement, le contrat de travail ou tout document équivalent au sens de l'article 3 de la directive 91/533/CEE du Conseil ⁽²¹⁾, les relevés d'heures relatifs au travail du conducteur et la preuve de paiement.

L'opérateur envoie les documents via l'interface publique connectée à l'IMI au plus tard huit semaines après la date de la demande. Si l'opérateur ne soumet pas les documents demandés dans le délai imparti, les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu peuvent demander, via l'IMI, l'assistance des autorités compétentes de l'État membre d'établissement, conformément aux articles 6 et 7 de la directive 2014/67/UE. Une fois que cette demande d'assistance mutuelle a été présentée, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement de l'opérateur ont accès à la déclaration de détachement et à d'autres informations pertinentes soumises par l'opérateur via l'interface publique connectée à l'IMI.

Les autorités compétentes de l'État membre d'établissement veillent à fournir la documentation demandée aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel le détachement a eu lieu via l'IMI dans les 25 jours ouvrés suivant le jour de la demande d'assistance mutuelle.

Afin de s'assurer qu'un conducteur ne doit pas être considéré comme détaché en vertu des paragraphes 3 et 4 du présent article, les États membres ne peuvent imposer comme mesure de contrôle que l'obligation pour le conducteur de conserver et de fournir, sur support papier ou en format électronique, lorsqu'ils sont demandés lors d'un contrôle sur route, la preuve des transports internationaux concernés, telle qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) ou les preuves visées à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009, et les relevés du tachygraphe visés au point b) iii) du présent paragraphe.

12. Aux fins du contrôle, l'opérateur tient à jour les déclarations de détachement visées au paragraphe 11, point a), dans l'interface publique connectée à l'IMI.

13. Les informations contenues dans les déclarations de détachement sont sauvegardées dans le répertoire de l'IMI aux fins des contrôles pendant une période de 24 mois.

Un État membre peut autoriser l'autorité compétente à fournir aux partenaires sociaux nationaux, par des moyens autres que l'IMI, les informations pertinentes disponibles dans l'IMI dans la mesure nécessaire à la vérification du respect des règles en matière de détachement et conformément au droit national et aux pratiques nationales, pour autant:

- a) que ces informations soient liées à un détachement sur le territoire de l'État membre concerné;
- b) que ces informations soient utilisées exclusivement aux fins de l'application des règles en matière de détachement; et
- c) que le traitement des données soit effectué conformément au règlement (UE) 2016/679.

14. Au plus tard le 2 février 2021, la Commission définit, par la voie d'un acte d'exécution, les fonctionnalités de l'interface publique connectée à l'IMI. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 4, paragraphe 2.

15. Les États membres évitent tout retard injustifié dans la mise en œuvre des mesures de contrôle qui pourrait affecter la durée et les dates du détachement.

⁽²¹⁾ Directive 91/533/CEE du Conseil du 14 octobre 1991 relative à l'obligation de l'employeur d'informer le travailleur des conditions applicables au contrat ou à la relation de travail (JO L 288 du 18.10.1991, p. 32).

16. Les autorités compétentes des États membres travaillent en étroite collaboration, se prêtent une assistance mutuelle et s'échangent toutes les informations pertinentes dans les conditions énoncées dans la directive 2014/67/UE et dans le règlement (CE) n° 1071/2009.

Article 2

Modification de la directive 2006/22/CE

La directive 2006/22/CE est modifiée comme suit:

1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

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

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

«Article premier

Objet

La présente directive fixe les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 (*) et (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (**) et de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil (***).

(*) Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

(**) Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

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

3) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Ces contrôles couvrent, chaque année, une part importante et représentative des travailleurs mobiles, conducteurs, entreprises et véhicules entrant dans le champ d'application des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 ainsi que des travailleurs mobiles et conducteurs relevant du champ d'application de la directive 2002/15/CE. Les contrôles sur route portant sur le respect de la directive 2002/15/CE sont limités aux aspects qui peuvent être contrôlés efficacement à l'aide du tachygraphe et de l'appareil de contrôle connexe. Un contrôle approfondi du respect de la directive 2002/15/CE ne peut être effectué que dans les locaux des entreprises.»

b) au paragraphe 3, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Chaque État membre organise les contrôles de sorte qu'au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 soient contrôlés. Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport et toute autre personne ou entité afin de fournir, avant la fin du contrôle sur route, toute preuve qui ne se trouverait pas à bord; cela est sans préjudice de l'obligation du conducteur de veiller au bon fonctionnement du tachygraphe.

À partir du 1^{er} janvier 2012, la Commission peut, par voie d'actes d'exécution, porter le pourcentage minimal à 4 %, à condition que les statistiques recueillies conformément à l'article 3 indiquent qu'en moyenne plus de 90 % de tous les véhicules contrôlés sont équipés de tachygraphes numériques. En prenant sa décision, la Commission tient également compte de l'efficacité des mesures de contrôle existantes, notamment la disponibilité des données de tachygraphes numériques dans les locaux des entreprises. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»

c) le paragraphe suivant est inséré:

«3 bis. Chaque État membre organise des contrôles portant sur le respect de la directive 2002/15/CE compte tenu du système de classification par niveau de risque prévu à l'article 9 de la présente directive. Ces contrôles sont ciblés sur une entreprise si un ou plusieurs de ses conducteurs enfrennent gravement ou de manière répétée le règlement (CE) n° 561/2006 ou le règlement (UE) n° 165/2014.»

d) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les informations transmises à la Commission conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006 et à l'article 13 de la directive 2002/15/CE comprennent le nombre de conducteurs contrôlés sur la route, le nombre de contrôles effectués dans les locaux des entreprises, le nombre de jours ouvrés contrôlés ainsi que le nombre et la nature des infractions signalées et indiquent s'il s'agissait d'un transport de personnes ou de marchandises.»

4) À l'article 3, le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Si nécessaire, la Commission précise davantage, par voie d'actes d'exécution, les définitions des catégories mentionnées au premier alinéa, points a) et b). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»

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

«Article 5

Contrôles concertés

Les États membres effectuent, six fois par an au moins, des contrôles concertés sur route des conducteurs et des véhicules relevant du règlement (CE) n° 561/2006 ou du règlement (UE) n° 165/2014. Les États membres s'efforcent en outre d'organiser des contrôles concertés dans les locaux des entreprises.

Ces contrôles concertés sont effectués simultanément par les autorités de contrôle de deux États membres ou plus, chacun agissant sur son propre territoire.»

6) À l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différents types de transport et d'entreprises. Des contrôles sont également effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006, au règlement (UE) n° 165/2014 ou à la directive 2002/15/CE ont été constatées sur la route.»

7) L'article 7 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit

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

«b) transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006;»

ii) le point suivant est ajouté:

«d) assurer l'échange d'informations avec les autres États membres en application de l'article 8 de la présente directive en ce qui concerne l'application des dispositions nationales transposant la présente directive et la directive 2002/15/CE.»

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les échanges de données, d'expériences et d'informations entre États membres sont vivement encouragés, principalement mais pas exclusivement par le comité visé à l'article 12, paragraphe 1, et par tout organisme que la Commission peut désigner par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.»

8) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Échange d'informations

1. Les informations communiquées bilatéralement conformément à l'article 22, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006 sont également échangées entre les organismes désignés qui sont notifiés à la Commission conformément à l'article 7 de la présente directive:

a) au moins tous les six mois à partir de l'entrée en vigueur de la présente directive;

b) sur demande motivée d'un État membre dans des cas particuliers.

2. Un État membre fournit les informations demandées par un autre État membre en application du paragraphe 1, point b), dans un délai de vingt-cinq jours ouvrés à compter de la réception de la demande. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court. Dans les cas urgents ou les cas n'exigeant qu'une simple consultation de registres, tels que des registres d'un système de classification par niveau de risque, les informations fournies sont transmises dans un délai de trois jours ouvrés.

Si l'État membre auquel est adressée la demande considère que celle-ci n'est pas suffisamment motivée, il en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrés à compter de la réception de la demande. L'État membre demandeur étaye davantage sa demande. Lorsque l'État membre demandeur n'est pas en mesure d'étayer davantage sa demande, l'État membre auquel est adressée la demande peut la rejeter.

Lorsqu'il lui est difficile ou impossible de donner suite à une demande d'informations ou de procéder à des contrôles, inspections ou enquêtes, l'État membre auquel est adressée la demande en informe l'État membre demandeur dans un délai de dix jours ouvrés à compter de la réception de la demande, et communique les raisons justifiant dûment cette difficulté ou cette impossibilité. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution.

En cas de retards persistants dans la fourniture d'informations à l'État membre sur le territoire duquel le travailleur est détaché, la Commission est informée et prend des mesures appropriées.

3. L'échange d'informations prévu au présent article est réalisé au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil (*). Cela ne s'applique pas aux informations que les États membres s'échangent par consultation directe des registres électroniques nationaux visés à l'article 16, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil (**).

(*) Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission ("règlement IMI") (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

(**) 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 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).»

9) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres mettent en place un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 ou au règlement (UE) n° 165/2014 ou aux dispositions nationales transposant la directive 2002/15/CE commises par chaque entreprise.

Au plus tard le 2 juin 2021, la Commission établit, par voie d'actes d'exécution, une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise. Cette formule commune tient compte du nombre, de la gravité et de la fréquence de survenance des infractions et des résultats des contrôles au cours desquels aucune infraction n'a été détectée, ainsi que du fait qu'une entreprise de transport routier utilise ou non le tachygraphe intelligent, conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014, sur tous ses véhicules. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.»

b) au paragraphe 2, la seconde phrase est supprimée;

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Une première liste d'infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et une appréciation de leur gravité figure à l'annexe III.

Afin d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions aux règlements (CE) n° 561/2006 ou (UE) n° 165/2014, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 bis de la présente directive afin de modifier l'annexe III pour tenir compte de l'évolution de la réglementation et de considérations liées à la sécurité routière.

La catégorie concernant les infractions les plus graves devrait inclure celles où le non-respect des dispositions pertinentes des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 crée un risque grave de mort ou de blessure.»;

d) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«4. Afin de faciliter des contrôles sur route ciblés, les données contenues dans le système national de classification par niveau de risque sont accessibles, au moment du contrôle, à toutes les autorités de contrôle compétentes de l'État membre concerné.

5. Par l'intermédiaire des registres électroniques nationaux interopérables visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009, les États membres rendent directement accessibles aux autorités compétentes des autres États membres les informations contenues dans leur système national de classification par niveau de risque, conformément à l'article 16, paragraphe 2, dudit règlement.»

10) L'article 11 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La Commission établit, par voie d'actes d'exécution, des lignes directrices concernant les meilleures pratiques en matière de contrôle. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2.

Ces lignes directrices sont publiées dans un rapport établi par la Commission tous les deux ans.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. La Commission arrête, par voie d'actes d'exécution, une approche commune de l'enregistrement et du contrôle des périodes consacrées à une autre tâche, au sens de l'article 4, point e), du règlement (CE) n° 561/2006, y compris de la forme de l'enregistrement et des cas spécifiques dans lesquels il doit avoir lieu, ainsi que de l'enregistrement et du contrôle des périodes d'au moins une semaine pendant lesquelles un conducteur est éloigné du véhicule et n'est pas en mesure d'exercer une quelconque activité avec ce véhicule. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.»;

11) les articles 12 à 15 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*).

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

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 13

Mesures d'exécution

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission adopte des actes d'exécution visant indifféremment:

- a) à promouvoir une approche commune en ce qui concerne la mise en œuvre de la présente directive;
- b) à favoriser la cohérence des approches et une interprétation harmonisée du règlement (CE) n° 561/2006 entre les autorités chargées du contrôle;
- c) à faciliter le dialogue entre le secteur du transport et les autorités chargées du contrôle.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12, paragraphe 2, de la présente directive.

Article 14

Négociations avec des pays tiers

Après l'entrée en vigueur de la présente directive, l'Union entame des négociations avec les pays tiers concernés en vue de l'application de règles équivalentes à celles fixées dans la présente directive.

Dans l'attente de la conclusion de ces négociations, les États membres incluent les données relatives aux contrôles effectués sur des véhicules en provenance de pays tiers dans les rapports qu'ils adressent à la Commission conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006.

Article 15

Mise à jour des annexes

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 15 bis afin de modifier les annexes I et II de manière à y introduire les adaptations nécessaires pour refléter l'évolution des meilleures pratiques.

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

12) L'article suivant est inséré:

«Article 15 bis

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9, paragraphe 3, et à l'article 15 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2020. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9, paragraphe 3, et à l'article 15 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" (*).

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

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9, paragraphe 3, et de l'article 15 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

(*) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

13) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) la partie A est modifiée comme suit:

i) les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant:

- «1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conformément à l'annexe II de la présente directive et/ou sur les sorties imprimées;
- 2) pour la période visée à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N₃ ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M₃ (les catégories N₃ et M₃ s'entendant comme celles définies dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (*));

(*) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).;

ii) le point 4) est remplacé par le texte suivant:

- «4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 561/2006.»;

iii) le point suivant est ajouté:

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

b) la partie B est modifiée comme suit:

i) au premier alinéa, les points suivants sont ajoutés:

- «4) le respect des exigences relatives aux durées maximales hebdomadaires moyennes du travail, aux temps de pause et au travail de nuit énoncées aux articles 4, 5 et 7 de la directive 2002/15/CE;
- 5) le respect des obligations incombant aux entreprises en ce qui concerne le paiement pour l'hébergement des conducteurs et l'organisation du travail des conducteurs, conformément à l'article 8, paragraphes 8 et 8 bis, du règlement (CE) n° 561/2006.»;

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

«Si une infraction est constatée, les États membres peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices dans la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les contractants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014.»

Article 3

Modification du règlement (UE) n° 1024/2012

À l'annexe du règlement (UE) n° 1024/2012, les points suivants sont ajoutés:

- «13. Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (*): article 8.
14. Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 (**): article 1^{er}, paragraphe 14.

(*) JO L 102 du 11.4.2006, p. 35.

(**) JO L 249 du 31.7.2020, p. 49»

Article 4

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 5

Sanctions

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1^{er} lorsqu'ils savaient ou auraient dû savoir, compte tenu de toutes les circonstances pertinentes, que les services de transport qu'ils commandaient enfreignaient ces dispositions.
2. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales adoptées en vertu de l'article 1^{er} et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

Article 6

Contrôle avec des moyens intelligents

Sans préjudice de la directive 2014/67/UE et afin de mieux faire respecter les obligations prévues à l'article 1^{er} de la présente directive, les États membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. Cette stratégie se concentre sur les entreprises présentant un risque élevé, comme prévu à l'article 9 de la directive 2006/22/CE.

Article 7

Évaluation

1. La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive, en particulier l'incidence de l'article 1^{er}, au plus tard le 31 décembre 2025, et fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur son application. Le rapport de la Commission est accompagné, en tant que de besoin, d'une proposition législative. Le rapport est rendu public.
2. Dans le prolongement du rapport visé au paragraphe 1, la Commission évalue régulièrement la présente directive et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil. Les résultats de l'évaluation sont, si nécessaire, accompagnés de propositions pertinentes.

Article 8**Formation**

Les États membres coopèrent pour fournir des services d'éducation et de formation aux autorités de contrôle, en prenant appui sur les mécanismes de contrôle existants.

Les employeurs sont chargés de veiller à ce que leurs conducteurs acquièrent des connaissances sur leurs droits et obligations résultant de la présente directive.

Article 9**Transposition**

1. Au plus tard le 2 février 2022, les États membres adoptent et publient les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces mesures à partir du 2 février 2022.

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

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

Article 10**Entrée en vigueur**

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

Article 11**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 15 juillet 2020.

Par le Parlement européen

Le président

D.M. SASSOLI

Par le Conseil

La présidente

J. KLOECKNER

TABLEAU DE CONCORDANCE

<i>Directive (UE) 2020/1057</i>	<i>Projet de règlement grand-ducal</i>
Article 2, point 1)	Article 1 ^{er} , point 1°
Article 2, point 3), lettres b) et c)	Article 1 ^{er} , point 2°
Article 2, point 5)	Article 1 ^{er} , point 4°
Article 2, point 6)	Article 1 ^{er} , point 5°
Article 2, point 7), lettre a)	Article 1 ^{er} , point 6°
Article 2, point 9)	Article 1 ^{er} , point 8°
Article 2, point 13)	Article 1 ^{er} , point 10°
<i>Directive 2006/22/CE</i>	
Annexe III (telle que modifié par le règlement (UE) 2016/403 de la Commission)	Article 1 ^{er} , point 11°

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/695 DE LA COMMISSION**du 2 mai 2022****portant modalités d'application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transport**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) L'application efficace et économique de la législation de l'Union en matière de transport routier revêt une importance capitale pour améliorer la sécurité routière, les conditions de travail et la protection sociale des conducteurs et garantir une concurrence loyale entre les entreprises de transport routier.
- (2) Les systèmes nationaux de classification par niveau de risque mis en place par les États membres pour mieux cibler les contrôles dans les entreprises à haut risque sont fondés sur différentes méthodes de calcul nationales. Cela entrave la comparabilité et l'échange d'informations sur les notes de risque dans le cadre de l'application transfrontière de la législation.
- (3) L'article 9, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la directive 2006/22/CE impose à la Commission d'établir, au moyen d'actes d'exécution, une formule commune permettant de calculer le niveau de risque d'une entreprise.
- (4) Pour établir cette formule, la Commission devrait tenir compte de toutes les infractions susceptibles d'affecter le niveau de risque des entreprises, y compris les infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil⁽²⁾, au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil⁽³⁾, aux dispositions nationales transposant la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁾, ainsi que les infractions visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁾.
- (5) La formule commune devrait tenir compte du nombre, de la gravité et de la fréquence de survenance des infractions, des résultats des contrôles lors desquels aucune infraction n'a été détectée, ainsi que de l'utilisation ou non d'un tachygraphe intelligent sur tous les véhicules de l'entreprise de transport routier, conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014.
- (6) La formule commune de calcul du niveau de risque d'une entreprise devrait contribuer de manière significative à l'harmonisation des pratiques de contrôle dans l'ensemble de l'Union, en ce qu'elle permet de traiter tous les conducteurs et toutes les entreprises de transport sur un pied d'égalité en ce qui concerne les contrôles et les sanctions prévus par les règles applicables de l'Union.

⁽¹⁾ JO L 91 du 29.3.2019, p. 45.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

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

⁽⁵⁾ Règlement (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 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

- (7) Lorsque les mesures prévues par le présent règlement entraînent le traitement de données à caractère personnel, il convient qu'elles soient mises en application conformément au droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel et de la vie privée, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ et, le cas échéant, la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾.
- (8) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transport et les exigences relatives à son application sont définies à l'annexe.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 2 mai 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽⁷⁾ Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

ANNEXE

FORMULE COMMUNE DE CALCUL DU NIVEAU DE RISQUE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET EXIGENCES RELATIVES À SON APPLICATION

- 1) Le niveau de risque global d'une entreprise de transport est calculé à l'aide de la formule commune suivante:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

Légende:

- R — niveau de risque global de l'entreprise
 n — nombre d'infractions d'un type donné par contrôle individuel (tous types de contrôles)
 i — contrôle individuel
 v — note pondérée en fonction du type/de la gravité de l'infraction (MI/SI/VSI/MSI)
 MSI — infraction la plus grave (Most Serious Infringement)
 VSI — infraction très grave (Very Serious Infringement)
 SI — infraction grave (Serious Infringement)
 MI — infraction mineure (Minor Infringement)
 N — nombre de véhicules contrôlés lors d'un contrôle individuel
 r — nombre total de contrôles de l'entreprise
 g — pondération pour l'utilisation du tachygraphe intelligent conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014

- 2) Les principes et éléments suivants sont utilisés lors de l'application de la formule commune.
- 3) La période pendant laquelle une infraction est comptée dans la formule est de deux ans.
- 4) Les opérateurs de transport sont classés dans les tranches de risque suivantes en fonction de leur note:
- opérateurs n'ayant fait l'objet d'aucun contrôle (bande grise)
 - 0-100 points: opérateurs à faible risque (bande verte)
 - 101-200 points: opérateurs à risque moyen (bande orange)
 - 201 points ou plus: opérateurs à risque élevé (bande rouge)
- 5) La note pondérée d'un contrôle individuel («i») est calculée en appliquant les facteurs de pondération suivants («v») en fonction du type d'infraction:
- MI = 1
- SI = 10
- VSI = 30
- MSI = 90
- 6) Le niveau de risque final de l'entreprise tient compte du nombre total de contrôles effectués («r»), tant sur la route que dans ses locaux, y compris les contrôles lors desquels aucune infraction n'a été constatée.
- 7) Les contrôles lors desquels aucune infraction n'est détectée sont enregistrés avec zéro point.
- 8) La note pondérée d'un contrôle individuel doit tenir compte de tous les véhicules contrôlés («N»).

- 9) La date de l'infraction qui est prise en compte dans la formule commune est réputée être la date à laquelle l'infraction est devenue définitive, c'est-à-dire qu'elle ne fait plus l'objet d'un réexamen. Les infractions ne sont comptabilisées qu'une seule fois dans la formule.
 - 10) Si un contrôle effectué dans les locaux d'une entreprise de transport établit que l'ensemble de sa flotte est équipé du tachygraphe intelligent conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 165/2014, sa note finale est multipliée par un facteur de 0,9 («g»).
-

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de règlement grand-ducal prévoit la mise en place d'un nouveau système de classification des entreprises par niveau de risque.

Si l'ancien système avait été intégré à l'époque dans la banque de données de l'Administration des douanes et accises sans autre coût, tel n'est plus possible pour le nouveau système.

En effet, le nouveau système doit utiliser impérativement la formule de calcul prévue par le règlement d'exécution (UE) 2022/695 de la Commission du 2 mai 2022 portant modalités d'application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transport, et être interconnecté via l'ERRU (European Register of Road transport Undertakings) de la Commission européenne.

La nouvelle réglementation prévoit donc d'évaluer le niveau de risques selon cette formule commune et de mettre ce niveau de risque à disposition des autorités compétentes nationales et européennes. Afin de calculer ce niveau de risque, une nouvelle interface doit être ouverte avec les autorités de contrôle leur permettant de transmettre électroniquement les rapports de contrôle en entreprise et sur route. Alors que les rapports de contrôle en entreprise peuvent être réalisés dans les locaux des autorités, les rapports de contrôle sur route demandent de l'équipement mobile pour éviter la saisie multiple (source d'erreur) des données de contrôle et des infractions. Il est à noter que cet équipement mobile (i.e. tablettes) pour les équipes de contrôle sur route sera nécessaire dans un futur proche, notamment pour répondre aux obligations du règlement eFTI d'accepter les documents de transport sous la forme électronique « machine-readable »).

Le projet d'implémentation prévoit une modernisation de l'architecture technique par l'introduction d'une couche de services (Service API) et d'accès aux données (Data API) selon les standards du CTIE, offrant la flexibilité nécessaire aux évolutions futures du système, et notamment à la modification de la Commission de coordination des contrôles.

Le projet d'implémentation se déroule en deux phases successives :

- La classification des transporteurs par niveau de risques au niveau national ;
- L'exploitation du niveau de risques en tant qu'instrument de coopération administrative européenne.

Cette répartition de la charge de travail permet aussi de gérer les risques de réalisation inhérents à ce projet qui demande la coordination de différentes administrations.

Le budget nécessaire à cette mise en œuvre est donc ventilé sur 2 ans :

	2023	2024	Années suivantes
Projet			
Analyse et conception	60.000	40.000	
Développement et testing	120.000	120.000	
Exploitation			
Maintenance annuelle		40.000	80.000
Equipement			
Equipement mobile	10.000	10.000	
TOTAL			
	190.000	210.000	80.000



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

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal modifiant 1° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil en vue de la transposition de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 ; 2° le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ; 3° le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Département de la mobilité et des transports
Auteur(s) :	Guy Staus
Téléphone :	247-84437
Courriel :	guy.staus@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Transposition de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n°1024/2012; Suppression de la Commission de coordination des contrôles dans le domaine des transports routiers
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère du Travail et de l'Emploi



Date :

30/09/2022



Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

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

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :



6 Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

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

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

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

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

Le niveau de risque doit pouvoir être consulté tant par les organes de contrôle nationaux que par ceux des autres Etats membres. Pour cela, le système sera interconnecté via l'ERRU (European Register of Road transport Undertakings) de la Commission européenne.

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.

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

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

8 Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9 Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

- 11 Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
- b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non

Remarques / Observations :

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

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

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

Un nouveau système de classification des entreprises par niveau de risque doit être mis en place. L'échéance actuellement prévue est fin d'été 2023.

- 14 Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Une fois le nouveau système de classification en place, les agents de l'Administration des douanes et accises et de la Police grand-ducale doivent être initiés comment introduire les données et comment utiliser le système.

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

Le présent projet de règlement grand-ducal ne fait pas de distinction entre les femmes et les hommes.

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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

TEXTES COORDONNES

Remarque : les modifications par rapport aux dispositions existantes sont indiquées en « souligné et gras » (nouveau texte) ou en « rayé » (ancien texte)

~~Règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, tel que modifié~~
Règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

Nombre de contrôles

~~Art. 1^{er}. Dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, les contrôles sont organisés de manière telle qu'ils couvrent chaque année au moins 2 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85 précités. A partir du 1^{er} janvier 2010, ce pourcentage est porté à 3 %.~~

~~Au moins 30 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 50 % dans les locaux des entreprises.~~

Art. 1^{er}. (1) Dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que du règlement n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, les contrôles sont organisés de manière telle qu'ils couvrent chaque année au moins 3 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules relevant des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 précités.

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

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

(2) Des contrôles sont organisés portant sur le respect des dispositions du livre II, titre premier, chapitre IV du Code du travail et de la loi du 28 juillet 2011 portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants compte tenu du système de classification par niveau de risque prévu à l'article 11. Ces contrôles sont ciblés sur une

entreprise si un ou plusieurs de ses conducteurs enfreignent gravement ou de manière répétée le règlement (CE) n° 561/2006 ou le règlement (UE) n° 165/2014 précités.

Contrôles sur routes

Art. 2. (1) Les contrôles sur routes sont organisés à des endroits différents et à n'importe quelle heure et couvrent une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle.

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

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

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

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

- le pays d'immatriculation du véhicule ;
- le pays de résidence du conducteur ;
- le pays où l'entreprise est établie ;
- le point de départ et d'arrivée du trajet ;
- le type de tachygraphe : analogique ou numérique.

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

Leur équipement comprend, entre autre,

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

~~(6) Ces contrôles sont organisés au moins six fois par an de concert avec les autorités de contrôle d'un ou de plusieurs autres Etats membres de l'Union européenne.~~

Contrôles concertés

Art. 2bis. Des contrôles sur routes des conducteurs et des véhicules relevant du règlement (CE) n° 561/2006 et du règlement (UE) n°165/2014 précités sont organisés au moins six fois par an de concert avec les autorités de contrôle d'un ou de plusieurs autres Etats membres de l'Union européenne. Dans la mesure du possible, des contrôles concertés dans les locaux des entreprises sont également organisés.

Contrôles en entreprises

~~Art. 3. (1) Des contrôles dans les locaux des entreprises sont effectués lorsque des infractions graves au règlement (CE) n° 561/2006 précité ou au règlement (CEE) n° 3821/85 précité ont été constatées sur la route.~~

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

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

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

Leur équipement comprend, entre autre,

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

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

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

Conservation des documents

Art. 4. Les entreprises conservent, pendant au moins un an, les documents, les résultats et autres données pertinentes qui leur sont communiqués par les agents de contrôle relativement aux vérifications qui ont été effectuées dans leurs locaux ou auprès de leurs chauffeurs sur la route.

Organes intracommunautaires

~~Art. 5. L'organisme visé à l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil est pour le Luxembourg la Commission prévue à l'article 6.~~

Art. 5. L'organisme visé à l'article 7, paragraphe 1^{er}, de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil est pour le Luxembourg le ministre ayant les transports dans ses compétences, ci-après « le ministre ».

Les missions du ministre sont les suivantes :

- a) **assurer la coordination avec des organismes équivalents dans les autres États membres concernés pour l'organisation de contrôles concertés sur route prévus par l'article 2bis ;**

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

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

~~Art. 6. Il est institué une Commission de coordination, dénommée ci-après « Commission », dont la mission est~~

- ~~— d'assurer la coordination avec des organismes équivalents dans les autres États membres concernés pour l'organisation de contrôles concertés sur route prévus par l'article 2, paragraphe 6 ;~~
- ~~— de transmettre à la Commission les rapports statistiques établis tous les deux ans en application de l'article 17, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 précité ;~~
- ~~— de fournir assistance aux autorités compétentes des autres États membres afin de clarifier la situation lorsque les constatations effectuées lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé au Luxembourg donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des données nécessaires.~~

~~Elle coordonne les actions des fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administration des Douanes et Accises chargés de rechercher et de constater les infractions au règlement (CE) n° 561/2006 précité, au règlement (CEE) n° 3821/85 précité et au règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses. Elle prend également en compte les contrôles de l'Inspection du Travail et des Mines.~~

~~La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre suffisant de contrôles techniques routiers de manière à atteindre l'objectif visé à l'article 5 de la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE, qui sont effectués dans le respect des dispositions prévues à l'article 14 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises concernées. Chaque année, elle assure également la coordination avec des organismes équivalents dans les autres États membres concernés en vue de l'organisation régulière d'activités de contrôle technique routier concertées. Ces activités peuvent être combinées avec celles prévues à l'article 2, paragraphe (6).~~

~~Art. 7. La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 6 en vue de la transmission à la Commission européenne des informations prévues à l'article 17, paragraphe 1^{er}, du règlement (CE) n° 561/2006 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, ainsi que celles qui lui sont communiquées en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité.~~

~~Les statistiques relevant de l'article 17, paragraphe 1^{er}, du règlement (CE) n° 561/2006 précité doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée.~~

~~La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/UE précité.~~

~~Lorsque des déficiences ou non-conformités majeures ou critiques ou des déficiences ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, la Commission notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier énumérés à l'annexe V du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité et est transmise de préférence, à compter du 20 mai 2018, au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du 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. A la demande du ministre ayant les transports dans ses attributions, la Commission invite l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.~~

~~Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg et que la Commission en est informée par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été soumis à un contrôle technique routier, elle avertit le ministre ayant les Transports dans ses attributions des mesures de suivi qui ont été demandées par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été contrôlé. Elle tient informé ledit point de contact des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou détenteur du véhicule concerné.~~

~~D'une manière générale, la Commission assure les échanges d'informations et assiste les points de contact des autres États membres désignés en vertu de l'article 17 de la directive 2014/47/UE précitée.~~

~~**Art. 8.** La Commission se compose de deux représentants du Ministre des Transports, d'un représentant de la Police grand-ducale, d'un représentant de l'Administration des Douanes et Accises, d'un représentant de l'Inspection du Travail et des Mines et d'un représentant du ou des organismes de contrôle technique désignés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions à effectuer des opérations de contrôle technique routier ainsi que d'autant de membres suppléants.~~

~~**Art. 9.** Les membres de la Commission sont nommés par le Gouvernement en conseil sur proposition des ministres de ressort concernés.~~

~~La présidence de la Commission est assumée par l'un des deux représentants du Ministre des Transports désigné à cette fin par le Gouvernement en conseil sur proposition du membre du gouvernement ayant les transports dans ses attributions. Le secrétariat de la Commission est assuré par un fonctionnaire désigné à cette fin dans la forme qui précède.~~

~~**Art. 10.** Les membres et le secrétaire de la Commission bénéficient d'une indemnité de 30 euros par session.~~

Système de classification par niveau de risque

~~**Art. 11.** (1) Il est instauré un système de classification des entreprises par niveau de risque. Ce système s'applique à toutes les entreprises luxembourgeoises tombant dans le champ d'application de l'article 2 du règlement (CE) n° 561/2006 précité.~~

~~Le degré de risque est calculé sur une période comprenant l'année courante et les deux années précédentes au moyen de la formule suivante~~

$$R = \frac{\sum(I \times G \times T)}{C}$$

~~où R est le degré de risque de l'entreprise,
I est le nombre d'infractions constatées,
G est le degré de gravité des infractions,~~

- T est la modulation du facteur temps, et
- C est le nombre de véhicules contrôlés.

Les infractions prises en compte pour déterminer la valeur I sont celles énumérées à l'annexe II. Pour le soin du calcul du degré de risque, la valeur I comprend aussi les infractions constatées lors d'un contrôle sur route et déjà sanctionnées à l'étranger.

La valeur de G est modulée de la façon suivante :

- 40 pour les infractions très graves ;
- 10 pour les infractions graves ;
- 1 pour les infractions mineures.

La valeur de T est modulée de la façon suivante :

- 3 pour l'année en cours ;
- 2 pour l'année précédente ;
- 1 pour l'avant dernière année.

Le nombre de véhicules contrôlés C comprend tous les contrôles, y compris ceux où aucune infraction n'a été constatée. La valeur C se compose

- du nombre de véhicules contrôlés sur route, et
- du nombre de jours de travail contrôlés en entreprise divisé par 28.

(2) Si le degré de risque R est inférieur ou égal à 0,1, l'entreprise est classée entreprise sans risque.

Si le degré de risque R est supérieur à 0,1, mais inférieur ou égal à 10, l'entreprise est classée entreprise à faible risque.

Si le degré de risque R est supérieur à 10, mais inférieur ou égal à 20, l'entreprise est classée entreprise à moyen risque.

Si le degré de risque R est supérieur à 20, l'entreprise est classée entreprise à haut risque.

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

Art. 11. (1) Il est instauré un système de classification des entreprises par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions au règlement (CE) n° 561/2006 précité, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, au livre II, titre premier, chapitre IV du Code du travail ou à la loi du 28 juillet 2011 précitée commise par chaque entreprise de transport.

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

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

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

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

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

Art. 12. (1) Pour la gestion du système de classification des entreprises par niveau de risque énoncé à l'article 11, il est instauré une banque de données informatique.

Les données ~~l et c énoncées à l'article 11~~ sont entrées dans la banque de données par les agents de la Police grand-ducale, de l'Administration des Douanes et Accises et de l'Inspection du Travail et des Mines et comprennent les contrôles effectués par ces agents sur route et en entreprise et les éventuelles infractions constatées.

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

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

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

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

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

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

Art. 12bis. (1) A compter du 20 mai 2018, le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défauts ou non-conformités décrites à l'annexe II du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité et constatées sur les véhicules visés à l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, paragraphe 6, alinéa 1, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

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

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

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

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

- défaut ou non-conformité critique = 40
- défaut ou non-conformité majeure = 10
- défaut ou non-conformité mineure = 1.

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

- année 1 = 12 derniers mois = facteur 3
- année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2

- année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1.

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

3) La classification par niveau de risque est déterminée selon les formules suivantes :

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

dans laquelle :

- RR = niveau de risque global
- I = nombre total de défauts ou non-conformités pour l'année 1, 2, 3
- D_{Y1} = (#DD x 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) pour l'année 1
- #... = nombre de ...
- DD = défauts ou non-conformités critiques
- MaD = défauts ou non-conformités majeures
- MiD = défauts ou non-conformités mineures
- C = contrôles techniques routiers pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

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

dans laquelle :

- AR = niveau de risque annuel
- #... = nombre de ...
- DD = défauts ou non-conformités critiques
- MaD = défauts ou non-conformités majeures
- MiD = défauts ou non-conformités mineures
- C = contrôles techniques routiers

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

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

- <30% risque faible
- 30% - 80% risque moyen
- >80% risque élevé.

Dispositions finales

Art. 13. Le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application - de la directive 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, - de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, - des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté ainsi que le règlement du Gouvernement en Conseil modifié du 29 janvier 1993 concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route sont abrogés.

Art. 14. Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre du Travail et de l'Emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Annexe I

Partie A

CONTRÔLES SUR ROUTES

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

- ~~1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle et/ou sur les sorties imprimées;~~
- ~~2) pour la période visée à l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N3 ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M3, les catégories N3 et M3 s'entendant comme celles définies à l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;~~
- 1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires; les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule conformément à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014 et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte de conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle conformément à l'annexe II de la présente directive et/ou sur les sorties imprimées;**
- 2) pour la période visée à l'article 36, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) n° 165/2014, les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N₃ ou 105 km/h pour les véhicules de la catégorie M₃ (les catégories N₃ et M₃ s'entendant comme celles définies dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules;**
- 3) le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les dernières vingt-quatre heures d'utilisation du véhicule ;
- 4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement) ou, le cas échéant, la présence des documents visés à l'article 16, paragraphe 2, alinéa 2, du règlement (CEE) n° 561/2006 à **l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 561/2006;**
- 5) le cas échéant, et dans le respect des considérations relatives à la sécurité, une vérification de l'appareil de contrôle dont les véhicules sont équipés afin de déceler l'installation ou l'utilisation de tout appareil visant à détruire, manipuler ou modifier toute donnée ou empêcher son enregistrement, ou visant à interférer de quelque manière que ce soit avec l'échange de données électronique entre les composants de l'appareil de contrôle, ou entravant ou modifiant les données de n'importe laquelle de ces manières avant le cryptage.;

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

Partie B

CONTRÔLES DANS LES LOCAUX DES ENTREPRISES

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

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

~~Si une infraction est constatée, les agents de contrôle de l'Administration des Douanes et Accises et de la Police grand-ducale peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices de la chaîne du transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les sous-traitants, et vérifier que les contrats de fourniture de services de transport sont compatibles avec les règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85.~~

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

Annexe II

~~1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil 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	Degré de gravité (*)		
		ITG	IG	IM
A	Equipage			
A01	Non-respect de l'âge minimal des receveurs -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 5.1.		X	

	-AETR : art. 5			
B	Durées de conduite			
B01	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 9h<...<10h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.1. -AETR : art. 6.1.			X
B02	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 10h<...<11h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.1. -AETR : art. 6.1.		X	
B03	Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h – 11h<... -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.1. -AETR : art. 6.1.	X		
B04	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 10h<...<11h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.1. -AETR : art. 6.1.			X
B05	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 11h<...<12h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.1. -AETR : art. 6.1.		X	
B06	Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension – 12h<... -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.1. -AETR : art. 6.1.	X		
B07	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 56h<...<60h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.2. -AETR : art. 6.1.			X
B08	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 60h<...<70h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.2. -AETR : art. 6.1.		X	
B09	Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire – 70h<... -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.2. -AETR : art. 6.1.	X		
B10	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives – 90h<...<100h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.3. -AETR : art. 6.2.			X
B11	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives – 100h<...<112h30 -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.3.		X	

	-AETR : art. 6.2.			
B12	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives—112h30<... -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.3. -AETR : art. 6.2.	X		
G <i>Pauses</i>				
C01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue—4h30<...<5h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 7. -AETR : art. 7.			X
C02	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue—5h<...<6h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 7. -AETR : art. 7.		X	
C03	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue—6h<... -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 7. -AETR : art. 7.	X		
D <i>Temps de repos</i>				
D01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée—10h<...<11h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2. -AETR : art. 8.1.			X
D02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée—8h30<...<10h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2. -AETR : art. 8.1.		X	
D03	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée—...<8h30 -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2. -AETR : art. 8.1.	X		
D04	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée—8h<...<9h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2. -AETR : art. 8.1.			X
D05	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée—7h<...<8h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2. -AETR : art. 8.1.		X	
D06	Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée—...<7h -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2. -AETR : art. 8.1.	X		
D07	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h—3h+(8h<...<9h) -Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2.			X

D07a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieur à 8h—7h<...<8h —AETR : art. 8.1.			X
D08	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h—3h+(7h<...<8h) —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2.		X	
D08a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieur à 8h—6h<...<7h —AETR : art. 8.1.		X	
D09	Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h—3h+(...<7h) —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2.	X		
D09a	Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieur à 8h—...<6h —AETR : art. 8.1.	X		
D10	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage—8h<...<9h —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.5.			X
D10a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage—7h<...<8h —AETR : art. 8.2.			X
D11	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage—7h<...<8h —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.5.		X	
D11a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage—6h<...<7h —AETR : art. 8.2.		X	
D12	Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage—...<7h —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.5.	X		
D12a	Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage—...<6h —AETR : art. 8.2.	X		
D13	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h—22h<...<24h —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.6.			X
D13a	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.			X
D13b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu)—22h<...<24h —AETR : art. 8.3.			X

D14	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h—20h<...<22h —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.6.		X	
D14a	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.		X	
D14b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu)—20h<...<22h —AETR : art. 8.3.		X	
D15	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h—...<20h —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.6.	X		
D15a	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attache du véhicule ou du chauffeur)—...<30h —AETR : art. 8.3.	X		
D15b	Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu)—...<20h —AETR : art. 8.3.	X		
D16	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée—42h<...<45h —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.6. —AETR : art. 8.3.			X
D17	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée—36h<...<42h —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.6. —AETR : art. 8.3.		X	
D18	Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée—...<36h —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.6. —AETR : art. 8.3.	X		
E <i>Types de paiement</i>				
E01	Lien entre la rémunération et la distance parcourue ou la quantité de biens transportés —Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 10.1. —AETR : art. 11.3.	X		

(*) ITG = Infraction très grave / IG = Infraction grave / IM = Infraction mineure

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) n° 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	Degré de gravité (*)		
		ITG	IG	IM

F		Installation de l'appareil de contrôle		
F01	Pas d'appareil de contrôle homologué installé ni utilisé –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 3.1. –AETR : art. 10.1.	X		
G		Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement		
G01	Appareil de contrôle ne fonctionnant pas correctement (par exemple, pas inspecté, calibré et scellé correctement) –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 13. –AETR : art. 10. de l'annexe	X		
G02	Appareil de contrôle mal utilisé (pas de carte de conducteur valide, abus volontaire, etc.) –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 13. –AETR : art. 10. de l'annexe	X		
G03	Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 14.1. –AETR : art. 11.1. de l'annexe		X	
G04	Modèle non homologué de feuille d'enregistrement –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 14.1. –AETR : art. 11.1. de l'annexe		X	
G05	Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 14.1. –AETR : art. 11.1. de l'annexe			X
G06	L'entreprise ne conserve pas les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 14.2. –AETR : art. 11.2. de l'annexe	X		
G07	Le conducteur détient plus d'une carte de conducteur en cours de validité –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 14.4. –AETR : art. 11.4. de l'annexe	X		
G08	Utilisation d'une carte de conducteur autre que celle du conducteur en cours de validité –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 14.4. –AETR : art. 11.4. de l'annexe	X		
G09	Utilisation d'une carte de conducteur défectueuse ou ayant expiré –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 14.4. –AETR : art. 11.4. de l'annexe	X		
G10	Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins 365 jours –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 14.5.	X		

	-AETR : art. 11.5. de l'annexe			
G11	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.1. -AETR : art. 12.1. de l'annexe			X
G12	Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données illisibles -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.1. -AETR : art. 12.1. de l'annexe	X		
G13	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) n° 3821/85 : art. 15.1. -AETR : art. 12.1. de l'annexe		X	
G14	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement / cartes de conducteur -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.2. -AETR : art. 12.2. de l'annexe	X		
G15	Retrait non autorisé de feuilles ou de cartes de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.2. -AETR : art. 12.2. de l'annexe	X		
G16	Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.2. -AETR : art. 12.2. de l'annexe			X
G17	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) n° 3821/85 : art. 15.2. -AETR : art. 12.2. de l'annexe			X
G18	Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisé pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.2. -AETR : art. 12.2. de l'annexe	X		
G19	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, <u>avec</u> effet sur les données enregistrées -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.2. -AETR : art. 12.2. de l'annexe	X		
G19a	Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, <u>sans</u> effet sur les données enregistrées -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.2. -AETR : art. 12.2. de l'annexe			X

G20	Utilisation d'une mauvaise feuille ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage) -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.2. -AETR : art. 12.2. de l'annexe	X		
G21	Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.3. -AETR : art. 12.3. de l'annexe		X	
G22	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, <u>avec</u> effet sur les données enregistrées -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.3. -AETR : art. 12.3. de l'annexe	X		
G22a	Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, <u>sans</u> effet sur les données enregistrées -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.3. -AETR : art. 12.3. de l'annexe			X
H	Indications à saisir			
H01	Pas de nom sur la feuille d'enregistrement -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.5. -AETR : art. 12.5. de l'annexe	X		
H02	Pas de prénom sur la feuille d'enregistrement -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.5. -AETR : art. 12.5. de l'annexe	X		
H03	Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.5. -AETR : art. 12.5. de l'annexe		X	
H04	Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.5. -AETR : art. 12.5. de l'annexe			X
H05	Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.5. -AETR : art. 12.5. de l'annexe		X	
H06	Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.5. -AETR : art. 12.5. de l'annexe		X	
H07	Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.5. -AETR : art. 12.5. de l'annexe		X	
H08	Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.5. -AETR : art. 12.5. de l'annexe			X

H09	Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.5bis. –AETR : art. 12.5bis. de l'annexe			X
I	Présentation de documents			
I01	Refus d'être contrôlé –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.7. –AETR : art. 12.7. de l'annexe	X		
I02	Incapacité de présenter les informations relatives à la journée en cours –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.7. –AETR : art. 12.7. de l'annexe	X		
I03	Incapacité de présenter les informations relatives aux 28 jours précédents –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.7. –AETR : art. 12.7. de l'annexe	X		
I04	Incapacité de présenter les informations relatives à la carte de conducteur si le conducteur en détient une –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.7. –AETR : art. 12.7. de l'annexe	X		
I05	Incapacité de présenter les informations recueillies manuellement et les sorties imprimées pendant la journée en cours et les 28 jours précédents –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.7. –AETR : art. 12.7. de l'annexe	X		
I06	Incapacité de présenter la carte de conducteur –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.7. –AETR : art. 12.7. de l'annexe	X		
I07	Incapacité de présenter les sorties imprimées pendant la journée en cours et les 28 jours précédents –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.7. –AETR : art. 12.7. de l'annexe	X		
J	Fraude			
J01	Falsification, effacement, destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement ou présentes dans l'appareil de contrôle, sur la carte de conducteur ou sur les sorties imprimées de l'appareil de contrôle –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.8. –AETR : art. 12.8. de l'annexe	X		
J02	Manipulation de l'appareil de contrôle, de la feuille d'enregistrement ou de la carte de conducteur pouvant résulter en une falsification des données et/ou des informations présentes sur les sorties imprimées –Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.8. –AETR : art. 12.8. de l'annexe	X		

J03	Présence, à bord du véhicule, d'un dispositif de manipulation pouvant être utilisé pour falsifier les données et/ou les informations présentes sur les sorties imprimées (interrupteur, câble, etc.) -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.8. -AETR : art. 12.8. de l'annexe	X		
K Panne				
K01	Pas réparée par un réparateur ou un atelier agréé -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 16.1. -AETR : art. 13.1. de l'annexe	X		
K02	Pas réparée en cours de route -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 16.1. -AETR : art. 13.1. de l'annexe		X	
L Saisie manuelle sur les sorties imprimées				
L01	Le conducteur ne reporte pas toutes les indications relatives aux groupes de temps qui ne sont plus enregistrés durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 16.2. -AETR : art. 13.2. de l'annexe	X		
L02	Le numéro de la carte de conducteur et/ou du permis de conduire ne figure pas sur la feuille provisoire -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 16.2. -AETR : art. 13.2. de l'annexe	X		
L03	Pas de signature sur la feuille provisoire -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 16.2. -AETR : art. 13.2. de l'annexe		X	
L04	Perte ou vol de la carte de conducteur non déclaré officiellement aux autorités compétentes de l'Etat où le fait a eu lieu -Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 16.3. -AETR : art. 13.3. de l'annexe	X		

(*) ITG = Infraction très grave / IG = Infraction grave / IM = Infraction mineure

Annexe II

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

N°	Base juridique	Nature de l'infraction	Niveau de gravité (*)			
			ILPG	ITG	IG	IM
A	Equipage					
A01	Art. 5, par. 1	Non-respect de l'âge minimal des receveurs			X	
B	Durées de conduite					

B01	Art. 6, par. 1	<u>Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h, en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10 h</u>	<u>9 h < ... < 10 h</u>				X
B02			<u>10 h ≤ ... < 11 h</u>			X	
B03			<u>11 h ≤ ...</u>		X		
B04		<u>Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 9 h sans la prise d'une pause ou d'une période de repos d'au moins quatre heures et demie</u>	<u>13 h 30 ≤ ... et aucune pause/période de repos</u>	X			
B05		<u>Dépassement de la durée de conduite journalière de 10 h, lorsqu'une extension est autorisée</u>	<u>10 h ... < 11 h</u>				X
B06			<u>11 h ≤ ... < 12 h</u>			X	
B07			<u>12 h ≤ ...</u>		X		
B08		<u>Dépassement, de 50 % ou plus, de la durée de conduite journalière de 10 h sans la prise d'une pause ou d'une période de repos d'au moins quatre heures et demie</u>	<u>15 h ≤ ... et aucune pause/période de repos</u>	X			
B09	Art. 6, par. 2	<u>Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire</u>	<u>56 h < ... 60 h</u>				X
B10			<u>60 h ≤ ... < 65 h</u>			X	
B11			<u>65 h ≤ ... 70 h</u>		X		
B12		<u>Dépassement, de 25 % ou plus, de la durée de conduite hebdomadaire</u>	<u>70 h ≤ ...</u>	X			
B13	Art. 6, par. 3	<u>Dépassement de la durée de conduite totale maximale durant deux semaines consécutives</u>	<u>90 h < ... < 100 h</u>				X
B14			<u>100 h ≤ ... < 105 h</u>			X	
B15			<u>105 h ≤ ... < 112 h 30</u>		X		
B16		<u>Dépassement, de 25 % ou plu, de la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives</u>	<u>112 h 30 ≤ ...</u>	X			
C	<i>Temps de pause</i>						
C01	Art. 7	<u>Dépassement de la durée de conduite ininterrompue de quatre heures et demie avant la prise d'une pause</u>	<u>4 h 30 < ... < 5 h</u>				X
C02			<u>5 h ≤ ... < 6 h</u>			X	
C03			<u>6 h ≤ ...</u>		X		
D	<i>Temps de repos</i>						
D01	Art. 8, par. 2	<u>Temps de repos journalier inférieur à 11 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit n'est pas autorisé</u>	<u>10 h ≤ ... < 11 h</u>				X
D02			<u>8 h 30 ≤ ... < 10 h</u>			X	
D03			<u>... < 8 h 30</u>		X		
D04		<u>Temps de repos journalier inférieur à 9 h insuffisant, lorsqu'un temps de repos journalier réduit est autorisé</u>	<u>8 h ≤ ... < 9 h</u>				X
D05			<u>7 h ≤ ... < 8 h</u>			X	
D06			<u>... < 7 h</u>		X		

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

2. Groupes d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (Tachygraphe)

N°	Base juridique	Nature de l'infraction	Niveau de gravité (*)			
			ILPG	ITG	IG	IM
G	Installation du tachygraphe					
G01	Art. 3, par. 1 et art. 22, par. 2	Absence d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe homologué (ex.: absence d'un tachygraphe installé par un Installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé par les autorités compétentes des Etats membres, utilisation d'un tachygraphe sans que les sceaux nécessaires soient placés ou remplacés par un installateur, atelier ou constructeur de véhicules agréé, ou utilisation d'un tachygraphe sans la plaquette d'installation)	X			
H	Utilisation du tachygraphe, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement					
H01	Art. 23, par. 1	Utilisation d'un tachygraphe qui n'a pas été inspecté par un atelier agréé		X		
H02	Art. 27	Fait, pour le conducteur, d'utiliser ou d'être titulaire de plus d'une carte de conducteur		X		
H03		Conduite avec une carte de conducteur falsifiée (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X			
H04		Conduite avec une carte de conducteur dont le conducteur n'est pas le titulaire (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X			
H05		Conduite avec une carte de conducteur qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés (assimilée à la conduite sans carte de conducteur)	X			
H06	Art. 32, par. 2	Tachygraphe ne fonctionnant pas correctement (ex.: tachygraphe qui n'a pas été correctement inspecté, étalonné et scellé)		X		
H07	Art. 32, par. 1 et art. 33, par. 1	Utilisation incorrecte du tachygraphe (ex.: utilisation abusive délibérée, volontaire ou imposée, manque d'instructions sur l'utilisation correcte, etc.)		X		
H08	Art. 32, par. 3	Utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe	X			
H09		Falsification, dissimulation, suppression ou destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrements ou stockées et téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte de conducteur	X			
H10	Art. 33, par. 2	Non-observation, par l'entreprise, des feuilles d'enregistrement, sorties imprimées et données téléchargées		X		
H11		Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins un an		X		
H12	Art. 34, par. 1	Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/de la carte de conducteur		X		
H13		Retrait non autorisé de feuilles d'enregistrement ou d'une carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes		X		

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

Règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique

(...)

Art. 17.

(1) Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées au ministre:

- a) le pays d'immatriculation du véhicule;
- b) la catégorie du véhicule;

c) le résultat du contrôle technique routier initial.

Le contrôle technique routier approfondi d'un véhicule donne lieu à l'établissement d'un rapport de contrôle routier conforme au modèle reproduit à l'annexe V. Les déficiences et les non-conformités constatées lors de ce contrôle sont inscrites sur le rapport.

Le rapport est établi en double exemplaire dont l'original est remis au conducteur du véhicule contrôlé et dont la copie est archivée par l'organisme de contrôle technique.

(2) L'organisme de contrôle technique établit en outre des relevés des contrôles techniques routiers effectués et des résultats afférents, qu'il transmet trimestriellement au ministre ~~et à la commission de coordination instituée en vertu du règlement grand-ducal précité du 12 août 2008.~~

Le ministre conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée de trois ans à compter de la date de leur réception.

(3) Le tarif unitaire que l'organisme de contrôle technique est en droit de percevoir du conducteur conformément à l'alinéa 6 du paragraphe 6 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 est fixé, hors taxe sur la valeur ajoutée, en fonction du nombre d'essieux du véhicule comme suit:

1. Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 2 essieux 22 euros
2. Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 3 essieux 30 euros.

Pour les véhicules ayant plus de 3 essieux, le tarif sous 2. est augmenté de 8 euros par essieu supplémentaire.

Les tarifs prévus ci-avant correspondent au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Les tarifs des opérations de contrôle technique routier des véhicules ne présentant aucune déficience ou non-conformité critique ou majeure et qui sont à charge de l'Etat sont arrêtés par voie de contrat de gestion à conclure entre l'Etat et l'organisme de contrôle technique désigné en vertu de l'article 13.

Art. 17bis.

Le point de contact prévu à l'article 17 de la directive 2014/47/UE précitée est pour le Luxembourg le ministre.

Le ministre coordonne l'organisation d'un nombre suffisant de contrôles techniques routiers de manière à atteindre l'objectif visé à l'article 5 de la directive 2014/47/UE précité, qui sont effectués dans le respect des dispositions prévues à l'article 14 et tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises concernées. Chaque année, il assure également la coordination avec les points de contact des autres Etats membres concernés en vue de l'organisation régulière d'activités de contrôle technique routier concertées. Ces activités peuvent être combinées avec celles prévues à l'article 2, paragraphe (6) du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/UE précité.

Lorsque des déficiences ou non-conformités majeures ou critiques ou des déficiences ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, le ministre notifie au point de contact de l'Etat membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier énumérés à l'annexe V et est transmise de préférence au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 du 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. Le ministre peut inviter l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.

Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg et que le ministre en est informée par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été soumis à un contrôle technique routier, il tient informé ledit point de contact des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou détenteur du véhicule concerné.

(...)

Règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

(...)

~~Art. 54. 1. La coordination des contrôles des transports de marchandises dangereuses par route à effectuer selon la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, telle qu'elle a été modifiée par la directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004, est assurée par la Commission de coordination prévue par le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 portant application de la directive modifiée n° 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, de la directive modifiée n° 95/50/CE précitée ainsi que des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.~~

1. La coordination des contrôles des transports de marchandises dangereuses par route à effectuer selon la directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995, concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route telle qu'elle a été modifiée par la suite, est assurée par le ministre.

2. Les organes de contrôles désignés par la loi du 09 avril 1986 relative aux équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques, exercent les prérogatives leur attribuées en vertu des articles 4 et 5 de ladite loi de façon à permettre de compléter la liste de contrôle reprise en Annexe II du présent règlement.

3. Une proportion représentative des transports par route de marchandises dangereuses est soumise aux contrôles qui porteront en particulier sur la prévention et la détection des infractions graves reprises à l'article 55.

Les contrôles couvrent l'ensemble du réseau routier national, et sont effectués par sondage.

Les contrôles ne préjugent nullement des prérogatives légales des organes de contrôle mentionnés au paragraphe 2, et notamment de leur faculté d'effectuer des contrôles spécifiques.

Si dans un délai de deux ans des cas de récidive, notamment en relation avec des infractions graves prévues au premier paragraphe de l'article 55 sont constatés sur des unités de transport de marchandises dangereuses, les contrôles ci-avant peuvent être également effectués dans l'entreprise du propriétaire ou détenteur des véhicules concernés. A cet effet, les personnes chargées des contrôles en vertu du paragraphe 2 ont accès aux locaux, terrains, moyens de transport, livres et documents professionnels des personnes et entreprises.

(...)

Art. 57. ~~La Commission de coordination~~ Le ministre assurera que les infractions graves ou répétées concernant des véhicules ou unités de transport immatriculés dans un autre Etat membre de l'Union Européenne soient communiquées à l'Etat membre d'immatriculation des véhicules et de l'Etat membre du lieu de chargement de l'unité de transport.

Elle II établit par ailleurs un rapport annuel à l'adresse de la Commission Européenne comportant les indications reprises à l'article 9 de la directive modifiée 95/50/CE précitée. Le rapport correspond au modèle c) figurant à l'Annexe II du présent règlement.

(...)