

Projet de règlement grand-ducal

- modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil et
- portant transposition de la directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil 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

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

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

Vu la directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil 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 ;

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 les avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Salariés et de la Chambre des Métiers ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

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

Arrêtons :

Art. 1^{er}. L'article 11 du règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil est remplacé par le texte suivant :

« **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. 2. L'article 12 du règlement grand-ducal du 12 août 2008 précité est remplacé par le texte suivant :

« **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 I 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 gérant technique de l'entreprise.

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

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

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

Art. 3. L'annexe du règlement grand-ducal du 12 août 2008 précité devient l'annexe I.

Art. 4. Le règlement grand-ducal du 12 août 2008 précité est complété par une annexe II de la teneur suivante :

« Annexe II

I. 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 conducteurs - Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 5.1. - AETR : art. 5		X	
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<...<112 h 30 - Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.3. - AETR : art. 6.2.		X	
B12	Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives – 112 h 30<... - Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 6.3. - AETR : art. 6.2.	X		
C Pauses				
C01	Dépassement de la durée de conduite ininterrompue – 4 h 30<...<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 Temps de repos				
D01	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 10h<...<11h			X

	- Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.2. - AETR : art. 8.1.			
D02	Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée – 8 h 30<...<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 – ...<8 h 30 - 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 – 3 h+(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 – 3 h+(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 – 3 h+(...<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		X	

	accordée – 36h<...<42h - Règlement (CE) n° 561/2006 : art. 8.6. - AETR : art. 8.3.			
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 Types de paiement				
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. - AETR : art. 11.5. de l'annexe	X		
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			X

	sans perte de données - Règlement (CEE) n° 3821/85 : art. 15.2. - AETR : art. 12.2. de l'annexe			
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.			X

	- AETR : art. 12.5. de l'annexe			
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.	X		

	- AETR : art. 12.7. de l'annexe			
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 »

Art. 5. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région, de Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
Claude WISELER

Le Ministre des Finances,
Luc FRIEDEN

Le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région,
Jean-Marie HALSDORF

Le Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration,
Nicolas SCHMIT

Le Ministre de la Justice,
François BILTGEN

Projet de règlement grand-ducal

- **modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil et**
- **portant transposition de la directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil 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**

Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet d'introduire un système de classification des entreprises par niveau de risque en application de l'article 9 de la directive 2006/22/CE et de transposer en même temps la directive 2009/5/CE.

La finalité de ce système de classification est que selon la volonté du législateur communautaire les entreprises classées à haut risque fassent l'objet d'un contrôle plus étroit et plus fréquent.

La classification s'appuie sur les travaux d'Euro Contrôle Route, dont le Luxembourg est un des membres fondateurs. En partant du système utilisé par VOSA (Vehicle and Operator Services Agency ; Royaume-Uni), Euro Contrôle Route a mis au point un système de classification qui prend en compte :

- le nombre d'infractions dans chaque niveau de gravité ;
- l'ancienneté de l'infraction suivant un barème dégressif : coefficient 3 pour les infractions de moins d'un an, coefficient 2 pour les infractions d'une ancienneté de 1 à 2 ans, et coefficient 1 pour les infractions d'une ancienneté de 2 à 3 ans. Les infractions de plus de trois ans ne sont pas prises en compte ;
- la gravité de l'infraction, basée sur la nouvelle annexe III de la directive 2006/22/CE telle que introduite par la directive 2009/5/CE. La prise en compte de la gravité se traduit par un coefficient correspondant à chaque niveau de gravité : 1 pour les infractions les moins graves, 10 pour les infractions graves, et 40 pour les infractions très graves.

Ces coefficients, qui peuvent surprendre, traduisent la volonté de lutter efficacement contre les infractions les plus graves.

Il faut noter qu'un tel système permet à une entreprise qui serait classée à haut risque de ne pas y rester et de redescendre tout en bas de l'échelle des risques si elle améliore son comportement.

Le système ECR n'est certainement pas parfait, mais il présente le mérite qu'il fonctionne en pratique et qu'il est facilement compréhensible. Le système a d'ailleurs été testé en pratique au moyen de données réelles mises à disposition par certains Etats membres d'ECR.

Ce n'est qu'au but de deux ans et après avoir testé plusieurs pondérations pour les différentes variables qu'ECR a retenu les pondérations expliquées ci-avant.

Le seul fait de reprendre le système de classification ECR constitue déjà une harmonisation, qui est des buts principaux des directives 2006/22/CE et 2009/5/CE, alors que d'autres pays ont déjà adopté ou adopteront le même système, comme par exemple le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, etc.

Le système ECR est compatible tant avec les contrôles sur route qu'avec les contrôles en entreprises. Si lors d'un contrôle sur route les agents contrôlent la journée en cours et les 28 jours précédents (article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n° 3821/85), on obtient lors d'un contrôle en entreprise par analogie le nombre de véhicules contrôlés en divisant le nombre de jours contrôlés par 28. Ainsi, par exemple 420 jours contrôlés en entreprise équivaldraient à 15 véhicules contrôlés sur route.

Il est évident que le degré de risque calculé est plus précis avec un nombre élevé de contrôles. En fait, ECR est d'avis qu'il faudrait un minimum de trois véhicules contrôlés pour obtenir un résultat satisfaisant. Mais vu qu'en réalité il n'est pas faisable de contrôler (toutes) les entreprises, notamment les petites, de nombreuses fois, ECR recommande d'appliquer le système de classification dès le premier contrôle, alors qu'autrement de nombreuses entreprises ayant fait l'objet d'un contrôle ne seraient pas repris dans le système.

Le degré de risque est calculé sur base des infractions reprises au tableau de l'article 3 du présent projet de règlement grand-ducal. Ce tableau reprend le tableau de la directive 2009/5/CE qui contient « des lignes directrices sur une échelle commune », avec quelques petites adaptations respectivement rectifications (cf. détails au commentaire des articles). Alors que le tableau de la directive 2009/5/CE est basé uniquement sur la législation communautaire, le tableau du présent projet de règlement grand-ducal tient également compte de l'Accord Européen sur les Transports Routiers (AETR), corollaire des règlements communautaires (CE) n°561/2006 et (CEE) n°3821/85 au niveau de la CEE-ONU.

Conformément au champ d'application de la directive 2006/22/CE, le système de classification est appliqué à toutes les entreprises couvertes par les règlements (CE) n° 561/2006 et (CEE) n° 3821/85.

Les délimitations entre les différentes catégories de risque (0,1 ; 10 ; 20) sont celles déterminées par ECR au moyen de données réelles de cent entreprises mises à disposition par certains Etats membres. ECR recommande de commencer avec ces limites et d'analyser ensuite la situation réelle, telle qu'elle existe dans son pays. En cas de besoin, ECR recommande d'ajuster alors ces limites.

Il y a également la possibilité de diminuer ces limites après un certain temps afin de contraindre les entreprises de respecter plus scrupuleusement la législation afin de ne pas afficher un « haut risque ».

La banque de données ne sera pas rendue publique, mais est destinée seulement à l'usage des administrations concernées, notamment des organes de contrôle. Chaque entreprise peut cependant sur simple demande obtenir communication de la catégorie de risque dans laquelle elle se trouve.

Enfin, le système proposé présente le potentiel de pouvoir être facilement étendu à d'autres domaines (cf. supra système anglais) si une telle décision était prise au niveau communautaire.

Commentaire des articles

ad Art. 1^{er}

Cet article instaure le système de classification des entreprises par niveau de risque et prévoit la formule pour calculer le degré de risque des entreprises individuelles. Les différentes valeurs et pondérations sont reprises des travaux d'Euro Contrôle Route.

Une fois appliquée, la formule prend la forme d'un tableau, comme dans l'exemple ci-après.

Company Name: Nom de l'entreprise:	Licence Number: Numéro de licence:	Overall Risk: Risque Global:	Time (T) Temps								Size (s) Nombre d'inspections	Risk (R) Risque				
ECR Transport	123	7,19	Infringements (I&L)				Infractions (I et L)				Overall Score Score Global	Total Inspections Nombre d'inspections	Annual risk/Risque annuel			
			Year / Année	Score	Level 3 Niveau 3	Score	Level 2 Niveau 2	Score	Level 1 Niveau 1	Score						
			Y1	3	1	40	0	0	4	1				10	8	16,50
			Y2	2	0	0	2	20	5	3				20	10	5,00
			Y3	1	0	0	1	10	2	2				12	9	1,33
											Overall Risk/Risque global	7,19				

Le deuxième paragraphe prévoit les différentes catégories de risques.

Le paragraphe 3 reprend l'actuel article 12.

ad Art. 2

Cet article introduit un nouvel article 12 qui prévoit que la gestion du système de classification se fait par le biais d'une banque de données électronique.

Les personnes pouvant entrer les données dans la banque de données sont les agents des organes de contrôle définis à l'article 13 du projet de règlement grand-ducal devant remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) 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 du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Les données prises en compte sont uniquement celles constatées par ces agents lors de leurs contrôles sur route et en entreprise. Les infractions communiquées par les autorités étrangères en vertu de l'article 8 de la directive 2006/22/CE ne sont pas prises en compte, alors que ces communications comprennent uniquement les infractions, mais pas tous les contrôles et notamment pas les contrôles où aucune infraction n'a été constatée, c'est-à-dire ceux qui permettraient aux entreprises d'améliorer leur degré de risque.

Les infractions commises à l'étranger sont cependant quand même prises en compte par le biais des contrôles en entreprises.

Etant donné que les données nécessaires au système de classification figurent en fait déjà dans les banques de données dont les organes de contrôle disposent pour les infractions qu'ils constatent, le présent projet de règlement grand-ducal prévoit que le système de classification peut être instauré par le biais d'une extension de ces banques de données existantes.

A défaut, ces données peuvent être transférées automatiquement vers une nouvelle banque de données. Ceci évite aux agents de devoir entrer les mêmes données une deuxième fois, même si dans le cas présent il ne faut que des données simplifiées (nombre d'infractions ; nombre de contrôles). Les données qui devront être transférées automatiquement devront se résumer au strict minimum nécessaire, sans détails des infractions. Un transfert automatique présente aussi l'avantage qu'il n'y a pas de divergence dans les banques de données.

Etant donné que la finalité du système de classification est le contrôle plus étroit et fréquent des entreprises classées à haut risque, il est évident que les agents de contrôle disposent d'un accès à la banque de données.

Outre les organes de contrôle, un accès de consultation est nécessaire aux services travaillant dans le domaine des transports routiers du Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, alors que ce ministère a la compétence et la responsabilité politiques et devra, le cas échéant, demander à l'Administration des Douanes et Accises des contrôles ciblés, alors que celle-ci effectue depuis 2000 les contrôles en entreprises pour compte du ministère dans le cadre d'une coopération administrative.

Un autre accès de consultation est nécessaire pour le Ministère des Classes moyennes et du Tourisme, alors que dans le cadre des autorisations d'établissement, il est appelé à contrôler l'honorabilité des gérants en vertu de la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1^{er} octobre 1998. Un degré de risque élevé pourrait en effet constituer, le cas échéant, un indice que l'honorabilité du gérant ne soit plus garantie.

Finalement, cet article prévoit que toute entreprise concernée peut demander communication de son degré de risque. Cette demande peut se faire par voie de courrier ou par voie électronique. Cette disposition fait droit aux exigences afférentes de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Afin de concentrer ces demandes et d'indiquer clairement aux entreprises un interlocuteur unique, le présent projet de règlement grand-ducal prévoit que ces demandes sont à adresser au Département des

Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Ce choix est motivé par le fait que ce ministère a la compétence politique en matière de transports routiers.

La légitimité du traitement est justifiée par le fait que le traitement relève de l'exercice de l'autorité publique (article 5, paragraphe 1, point b, de la loi du 2 août 2002 précitée). La directive 2006/22/CE imposant ce système de classification s'adresse en effet aux autorités des Etats membres de l'Union européenne.

ad Art. 3

Cet article renomme l'annexe du règlement grand-ducal du 12 août 2008 en annexe I.

ad Art. 4

Cet article ajoute une annexe II au règlement grand-ducal du 12 août 2008 qui énumère les infractions à prendre en compte pour le calcul du degré de risque des entreprises. Le tableau est basé sur celui de l'annexe de la directive 2009/5/CE qui donne des lignes directrices aux Etats membres pour les infractions à prendre en compte.

Le tableau du présent projet de règlement grand-ducal présente quelques adaptations par rapport à celui de la directive 2009/5/CE. Ainsi, outre la réglementation communautaire, il prend également en compte l'Accord Européen sur les Transports Routiers (AETR). Or, actuellement l'AETR n'est pas encore adapté au règlement communautaire (CE) n° 561/2006. Tant que ces modifications ne sont pas entrées en vigueur, il y a nécessité de prévoir des points spécifiques pour les dispositions de l'AETR qui diffèrent du règlement (CE) n° 561/2006 (D07a, D08a, D09a, D10a, D11a, D12a, D13a, D13b, D14a, D14b, D15a, D15b).

De plus, le tableau de la directive 2009/5/CE, tel que publié au Journal Officiel, présente certains oublis voire erreurs.

Ainsi, les infractions I05 et I07 mentionnent « la semaine en cours et les 28 jours précédents », alors que selon l'article 15, paragraphe 7, du règlement (CEE) n°3821/85 il faut contrôler la *journee* en cours et les 28 jours précédents. Le tableau de la directive 2009/5/CE ne contenant que « des lignes directrices sur une échelle commune », le tableau du présent projet de règlement grand-ducal a été adapté pour refléter les dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85.

De même, le tableau de la directive 2009/5/CE ne tient pas compte du fait que les infractions G19 et G22 n'ont pas toujours une incidence sur les données et par conséquent sur la sécurité routière. Etant donné que le tableau de la directive 2009/5/CE fait cette distinction sur d'autres points (par exemple G15/G16 et G17/G18), les infractions G19a et G22a sont ajoutées pour éviter de lourdes condamnations pour des infractions n'ayant pas d'incidence sur la sécurité routière et une augmentation non justifiée du degré de risque de l'entreprise concernée.

Enfin, les infractions H05 et H07 sont classées « infractions graves » parce que dans ces cas un contrôle est impossible au même titre que pour l'infraction H06. Le Luxembourg est par ailleurs déjà intervenu sur ce point auprès de la Commission européenne dans le cadre de la comitologie afin que cela soit redressé.

ad Art. 5

Formule exécutoire.