

## Projet de règlement grand-ducal modifiant

**l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques**

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

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, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre des salariés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 2*bis*, point 2°, sub 2°a), de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, un nouvel alinéa est ajouté *in fine*, libellé comme suit :

« Dans le cas d'un véhicule N1 répondant aux exigences visées à l'article 2, point 2.3., sub f-h), la masse maximale autorisée peut cependant dépasser la masse maximale de 3.500 kg sans dépasser 4.250 kg, lorsque le dépassement est exclusivement dû à l'excès de la masse du système de propulsion par rapport au système de propulsion d'un véhicule de même dimension équipé d'un moteur à combustion interne traditionnel à allumage commandé ou par compression et à condition que la capacité de charge ne soit pas augmentée par rapport à ce véhicule. Il est interdit d'atteler une remorque à ces véhicules. »

**Art. 2.** A l'article 76, paragraphe 16.3. du même arrêté grand-ducal, un nouvel alinéa est ajouté *in fine*, libellé comme suit :

« La catégorie B est également valable pour la conduite des véhicules visés à l'article 2*bis*, point 2°, sub 2°a), d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg sans dépasser une masse maximale autorisée de 4.250 kg, aux conditions d'être titulaire du permis de conduire de la catégorie B depuis au moins 2 ans, d'utiliser un tel véhicule exclusivement pour le transport de marchandises et de n'y atteler aucune remorque. »

**Art. 3.** Notre ministre ayant les Transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,  
François Bausch

## Projet de règlement grand-ducal modifiant

**l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;**

### Exposé des motifs

#### I. Considérations générales

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Dans le cadre de la politique du Gouvernement luxembourgeois de promouvoir une mobilité plus durable, de grands efforts sont entrepris afin d'améliorer l'offre des transports en commun et d'améliorer les infrastructures pour la mobilité douce (piétons et cycles). Il s'agit en outre d'améliorer l'ensemble de la chaîne de mobilité en offrant aux utilisateurs un choix à travers de solutions de mobilité d'une haute qualité. Il est évident que la mobilité individuelle restera toujours une partie de cette chaîne de mobilité. Afin de décarboniser au maximum les déplacements privés, une politique en faveur de véhicules à zéro ou à faibles émissions de roulement en CO<sub>2</sub> est en train d'être mise en place. Cette politique englobe entre autres des avantages lors de l'acquisition de ces véhicules ou encore le développement poussé d'une infrastructure performante de bornes de recharge accessibles au public.

En termes de permis de conduire, il n'y a pour l'instant pas de différence entre les véhicules classiques (thermiques) et les véhicules électriques.

Actuellement, un détenteur d'un permis de conduire de la catégorie B est autorisé de conduire des véhicules automoteurs, autres que les motocycles, les tracteurs et les machines automotrices, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur. Aux véhicules correspondant à la catégorie B peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.

En outre, sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg peut être attelée aux véhicules correspondant à la catégorie B, sous réserve que la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 4.250 kg. Toutefois, si la masse maximale autorisée de cet ensemble dépasse 3.500 kg, le titulaire de cette catégorie du permis de conduire doit avoir participé avec succès au cours de formation spécifique. L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie B est de 18 ans.

Cependant, surtout en termes de transport de marchandises, l'utilisation de camionnettes électriques s'avère difficile, puisque le poids des batteries nécessaires pour ces véhicules risque de réduire la charge utile du véhicule, étant donné que la masse maximale d'un véhicule N1 est limitée, conformément aux dispositions européennes, à 3.500 kg, ce qui correspond également à la limite réglementaire du permis de conduire actuel de la catégorie B. Or, sachant que l'acquisition des véhicules à zéro ou à faibles émissions de roulement est encore plus chère que celle d'un véhicule comparable à moteur thermique, une telle limitation en matière de charge de marchandises serait une contrainte supplémentaire en vue d'une exploitation économiquement rentable du véhicule. Conscient de cette problématique, la directive européenne 2006/126 relative au permis de conduire prévoit depuis une modification en 2018 dans son article 6 que

*« Les États membres peuvent, après avoir consulté la Commission, autoriser la conduite sur leur territoire:*

*c) de véhicules à carburant de substitution visés à l'article 2 de la directive 96/53/CE du Conseil (1), dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg mais n'excède pas 4.250 kg, utilisés pour le transport de marchandises, sans remorque, par des conducteurs titulaires d'un permis de conduire de catégorie B, délivré depuis deux ans au moins, pour autant que l'excès de masse au-delà de 3.500 kg soit dû exclusivement à l'excès de masse du système de propulsion par rapport au système de propulsion d'un véhicule de même dimension équipé d'un moteur à combustion interne traditionnel à allumage commandé ou par compression et à condition que la capacité de charge ne soit pas augmentée par rapport à ce véhicule. »*

Afin de satisfaire aux dispositions de l'article 6 de la directive, après des échanges de courriel informels en janvier 2022, la Commission européenne a été officiellement saisie par la demande luxembourgeoise le 21 mars 2022. La Commission a marqué son accord le 19 septembre 2022.

Partant, le présent projet propose de reprendre cette possibilité prévue par ladite directive dans la législation nationale et d'augmenter la limite du permis de conduire de la catégorie B à 4.250kg pour ces véhicules.

## **II. Commentaire des articles**

### **Ad article 1<sup>er</sup>**

Cet article vise à modifier l'article 2*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Etant donné que cette extension vise la conduite de camionnettes (catégorie de véhicule N1) avec un permis de conduire de la catégorie B, il y a lieu d'adapter la définition de ces véhicules. Partant, les véhicules de la catégorie N1 pourront excéder la masse maximale autorisée de 3.500 kg jusqu'à l'occurrence de 4.250 kg, pour autant que l'excès de masse au-delà de 3.500 kg soit dû exclusivement à l'excès de masse du système de propulsion par rapport au système de propulsion d'un véhicule de même dimension équipé d'un moteur à combustion interne traditionnel à allumage commandé ou par compression et à condition que la capacité de charge ne soit pas augmentée par rapport à ce véhicule.

En outre, pour des raisons de sécurité, il est interdit d'atteler une remorque à ces véhicules.

### **Ad article 2**

Cet article vise à modifier l'article 76 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Cet article élargit la validité du permis de la catégorie B aux véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>. Conformément aux dispositions de la directive européenne 2006/126 précitée, cette extension est uniquement valable sous condition pour le titulaire d'être en possession du permis de conduire de la catégorie B depuis 2 ans au moins et que le véhicule soit uniquement utilisé pour le transport de marchandises.

### **Ad article 3**

Formule exécutoire.



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

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal modifiant arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics - Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	Alain DISIVISCOUR
Téléphone :	247-84478
Courriel :	alain.disiviscour@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif de modifier le Code de la Route afin d'autoriser la conduite de véhicules à carburant de substitution de la catégorie N1 (camionnettes) visés à l'article 2 de la directive 96/53/CE du Conseil (1), dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg, mais n'excède pas 4.250 kg, utilisés pour le transport de marchandises, sans remorque, par des conducteurs titulaires d'un permis de conduire de catégorie B.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	n.a.
Date :	22/09/2022



## 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. <sup>1</sup>

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> 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 : n.a.



6

Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> 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 administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

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

<sup>4</sup> 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](http://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 ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

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 :

Les dispositions s'appliquent sans distinction à tout le monde.

- 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 évaluation<sup>5</sup> ?  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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> 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 transfrontaliers<sup>6</sup> ?  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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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