



Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal modifie le règlement grand-ducal relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route. Cette modification vise à établir des règles relatives à des sanctions contre certains acteurs tel que mentionné au nouvel article 14*bis* du règlement (CE) n° 1072/2009, qui a été introduit par le règlement (UE) 2020/1055¹.

Le présent projet de règlement grand-ducal modifie également la règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses et le règlement-grand-ducal modifié du 26 août 1993², afin de transposer la directive déléguée (UE) 2025/1801³.

¹ Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route.

² Règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

³ Directive déléguée (UE) 2025/1801 de la Commission du 23 juin 2025 portant adaptation au progrès scientifique et technique des annexes I et II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.



Texte du projet de règlement grand-ducal

Projet de règlement grand-ducal modifiant :

- 1° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points ;**
- 2° le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses ;**
- 3° le règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route.**

Nous Guillaume, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée ;

Vu l'article 4 de 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 le Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route ;

Vu la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route ;

Vu la directive déléguée (UE) 2025/1801 de la Commission du 23 juin 2025 portant adaptation du progrès scientifique et technique des annexes I et II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil concernant les procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route ;

Vu les avis de la Chambre [...] ;

L'avis de la Chambre [...] ayant été demandé ;

Le Conseil d'État entendu ;

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

Arrêtons :



Chapitre 1^{er} – Modification du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu’aux mesures d’exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

Art. 1^{er}. À l’annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu’aux mesures d’exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, intitulée « Catalogue des avertissements taxés », la partie C est remplacée par l’annexe I du présent règlement grand-ducal.

Chapitre 2 – Modification du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

Art. 2. L’article 55 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 55.** (1) Sont considérées comme infractions graves entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques I de l’Annexe II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route :

- 1° le transport de marchandises dangereuses interdites au transport ;
- 2° le transport de marchandises dangereuses avec un moyen de rétention interdit ou non approuvé, ce qui représente un danger pour les vies humaines ou l’environnement dans une mesure telle qu’il est décidé d’immobiliser le véhicule ;
- 3° le transport de marchandises dangereuses sans qu’il ne soit précisé sur le véhicule qu’il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies ou l’environnement dans une mesure telle qu’il est décidé d’immobiliser le véhicule ;
- 4° toute fuite de marchandises dangereuses ;
- 5° l’utilisation d’un mode de transport interdit ;
- 6° le transport en vrac dans un véhicule ou un conteneur qui n’est pas structurellement en bon état ;
- 7° le transport dans un véhicule dépourvu d’un certificat d’agrément ;
- 8° l’utilisation d’un véhicule qui n’est plus conforme aux normes d’agrément et présente un danger immédiat (si cette dernière condition n’est pas remplie, l’infraction est classée dans la catégorie de risques II) ;
- 9° l’utilisation de colis, de citernes, de conteneurs ou de véhicules non agréés ;
- 10° l’utilisation d’un emballage non conforme aux instructions d’emballage applicables ; l’utilisation de citernes, de véhicules et de conteneurs non conformes aux dispositions applicables ;
- 11° le non-respect des dispositions spéciales relatives à l’emballage en commun ;



- 12° le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage des chargements ;
- 13° le non-respect des règles relatives aux denrées alimentaires, aux autres objets de consommation et aux aliments pour animaux ;
- 14° le non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis ;
- 15° le non-respect des dispositions limitant les quantités dont le transport est autorisé par unité de transport, y compris les degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis ;
- 16° le transport de marchandises dangereuses sans que les documents nécessaires ne soient disponibles à bord ou dans un format électronique approprié, si cela est autorisé ;
- 17° le transport de marchandises dangereuses dans des colis qui ne sont pas munis du marquage, de l'étiquetage ou des autres signes d'identification nécessaires ;
- 18° le transport de marchandises dangereuses sans placardage, marquage (y compris la signalisation orange) ou autre signe d'identification sur le véhicule ;
- 19° des informations incomplètes ou incorrectes relatives à la substance transportée permettant de déterminer l'existence d'une infraction de la catégorie de risques I (par exemple, numéro ONU, désignation officielle de transport, groupe d'emballage) ;
- 20° le fait que le conducteur ne détienne pas de certificat de formation professionnelle valide ;
- 21° l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu ;
- 22° le non-respect de l'interdiction de fumer ;
- 23° l'absence de désignation d'un conseiller à la sécurité pour chaque entreprise, le cas échéant ;
et
- 24° le non-respect du point 1.10 de l'ADR relatif aux dispositions en matière de sécurité, le cas échéant.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions graves dont objet au présent paragraphe, ils sont en droit d'interdire au conducteur de continuer à circuler dans ces conditions et de lui enlever les clés de contact jusqu'à ce que les dispositions du présent règlement grand-ducal soient de nouveau respectées. Le véhicule peut également faire l'objet d'une immobilisation temporaire à appliquer au véhicule au moyen d'un système mécanique.

(2) Sont considérées comme des infractions entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques II de l'Annexe II de la directive (UE) 2022/1999 précitée :

- 1° l'utilisation d'une unité de transport composée de plus d'une remorque/semi-remorque ;
- 2° l'utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat ;
- 3° l'absence d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits à bord d'un véhicule; le fait que les équipements de lutte contre l'incendie ne soient pas conformes aux dispositions spécifiques ;
- 4° l'absence des équipements prescrits conformément à l'ADR ou dans les consignes écrites à bord d'un véhicule ;
- 5° le non-respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des emballages, des grands récipients vrac (GRV), des grands emballages, des citernes, des véhicules ou des conteneurs ;



- 6° le transport de colis contenant des emballages, des GRV ou de grands emballages endommagés, ou le transport d'emballages endommagés vides non nettoyés ;
- 7° le transport de marchandises en colis dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état ;
- 8° le fait que des citernes ou des wagons-citernes, des véhicules, des conteneurs ou des colis (y compris vides et non nettoyés) n'aient pas été fermés convenablement ;
- 9° le fait que des colis, des citernes, des véhicules et/ou un moyen de rétention soient munis d'un étiquetage, d'un marquage (y compris la signalisation orange), d'un placardage ou d'autres signes d'identification incorrects ;
- 10° l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR ;
- 11° le fait qu'un véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé ;
- 12° le transport de personnes, autres que les membres d'équipage, dans des unités de transport transportant des marchandises dangereuses ;
- 13° le non-respect des dispositions réglementaires prévues au point 7.5.10 de l'ADR concernant les mesures à prendre pour éviter l'accumulation de charges électrostatiques au cours des opérations de remplissage et de vidange ;
- 14° le non-respect des dispositions réglementaires à l'arrivée sur les lieux de chargement et de déchargement ;
- 15° le non-respect des dispositions réglementaires relatives au rôle, aux tâches et aux certificats du conseiller à la sécurité désigné pour chaque entreprise, le cas échéant ;
- 16° le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la période minimale de conservation du document de transport de marchandises dangereuses et des renseignements et de la documentation supplémentaires comme indiqué dans l'ADR ;
- 17° le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la formation des personnes concernées par le transport de marchandises dangereuses ; et
- 18° le fait de ne pas présenter les documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions graves dont objet au présent paragraphe, ils sont en droit de demander la mise en ordre sur les lieux mêmes du contrôle, dans la mesure du possible, ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours.

(3) Sont considérées comme des infractions entraînant un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques III de l'Annexe II de la directive (UE) 2022/1999 précitée :

- 1° le non-respect de la réglementation relative à la taille des plaques-étiquettes ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les plaques-étiquettes ou étiquettes ;
- 2° le fait que certaines informations, à l'exception de celles relevant de la catégorie de risques I, ne figurent pas dans les documents de transport ;
- 3° le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur ;
- 4° le fait que chaque membre de l'équipage du véhicule n'ait pas sur lui un document d'identification portant sa photographie ;



- 5° le fait que les plaques-étiquettes et marques (y compris les panneaux orange) ou autres signes d'identification ne soient pas correctement apposés ; et
- 6° la présentation tardive des documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes. »

Art. 3. L'annexe II, modèle a), du même règlement grand-ducal est remplacé par l'annexe II du présent règlement grand-ducal.

Chapitre 3 – Modification du règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route

Art. 4. L'article 7 du règlement grand-ducal du 19 avril 2012 portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, est complété par l'alinéa suivant :

« Sont également punis des mêmes peines mentionnées à l'alinéa 1^{er} du présent article les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité lorsqu'ils savaient ou, au regard de toutes les circonstances pertinentes, auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignaient le règlement (CE) n° 1072/2009 précité. »

Chapitre IV. Entrée en vigueur et exécution

Art. 5. Le ministre ayant les Transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



Annexes

Annexe I

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

Réf. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe (en euros)			
		I	II	III	IV
35	Défaut pour les conducteurs d'unités de transport munies de panneaux oranges, à moins d'effectuer un dépassement, d'observer par rapport aux véhicules les précédant, un intervalle d'au moins				
-01	50 m en agglomération				145
-02	100 m en-dehors des agglomérations				145
36					
-01	Transport d'une personne à bord d'un véhicule chargé de marchandises dangereuses, hormis l'équipage du véhicule				145
37					
-01	Défaut de serrer le frein de stationnement d'une unité de transport à l'arrêt				145
38					
	Immobilisation des unités de transport et des remorques détachées qui sont chargées de marchandises dangereuses ou qui ont transporté des marchandises dangereuses sans avoir encore été nettoyées ou éventuellement dégazées, à un endroit autre				
-01	que les dépôts ou les dépendances d'entreprises autorisées conformément à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité en vertu de la loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses				145
-02	qu'à l'écart sur une place de parcage surveillée par un préposé désigné à ces fins qui aura été informé tant de la nature du chargement que de l'endroit où se trouve le conducteur				145
-03	qu'à l'écart sur une place de parcage publique ou privée où le véhicule est à l'abri du risque d'être endommagé par d'autres véhicules				145
-04	qu'à l'écart sur un espace à au moins 300 m d'une agglomération et en-dehors de la chaussée				145
39					



-01	Défaut d'utilisation ou utilisation non réglementaire des signaux d'avertissement autoporteurs prescrits, lorsque le véhicule est immobilisé sur la chaussée par cas fortuit soit en un endroit interdit soit de nuit ou par mauvaise visibilité				145
40					
-01	Défaut pour le conducteur d'un véhicule d'alerter ou de faire alerter immédiatement les services d'intervention, en cas de danger ne pouvant être maîtrisé par l'équipage				145
-02	Défaut pour le conducteur de prendre en cas de danger les mesures prescrites par les consignes de sécurité				145
41					
-01	Défaut d'observer les dispositions particulières du chapitre 8.5 de l'Annexe B de l'ADR relative à la circulation d'une unité de transport chargée d'une matière relevant d'une classe de danger déterminée				145
55					
-01	Utilisation d'une unité de transport composée de plus d'une remorque/semi-remorque				145
-02	Utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat				145
-03	Absence d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits à bord d'un véhicule; le fait que les équipements de lutte contre l'incendie ne soient pas conformes aux dispositions spécifiques				145
-04	Absence des équipements prescrits conformément à l'ADR ou dans les consignes écrites à bord d'un véhicule				145
-05	Non-respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des emballages, des grands récipients vrac (GRV), des grands emballages, des citernes, des véhicules ou des conteneurs				145
-06	Transport de colis contenant des emballages, des GRV ou de grands emballages endommagés, ou le transport d'emballages endommagés vides non nettoyés				145
-07	Transport de marchandises en colis dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état				145
-08	Le fait que des citernes ou des wagons-citernes, des véhicules, des conteneurs ou des colis (y compris vides et non nettoyés) n'aient pas été fermés convenablement				145
-09	Le fait que des colis, des citernes, des véhicules et/ou un moyen de rétention soient munis d'un étiquetage,				



	d'un marquage (y compris la signalisation orange), d'un placardage ou d'autres signes d'identification incorrects				145
-10	Absence de consignes écrites conformes à l'ADR				145
-11	Le fait qu'un véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé				145
-12	Transport de personnes, autres que les membres d'équipage, dans des unités de transport transportant des marchandises dangereuses				145
-13	Non-respect des dispositions réglementaires prévues au point 7.5.10 de l'ADR concernant les mesures à prendre pour éviter l'accumulation de charges électrostatiques au cours des opérations de remplissage et de vidange				145
-14	Non-respect des dispositions réglementaires à l'arrivée sur les lieux de chargement et de déchargement				145
-15	Non-respect des dispositions réglementaires relatives au rôle, aux tâches et aux certificats du conseiller à la sécurité désigné pour chaque entreprise, le cas échéant				145
-16	Non-respect des dispositions réglementaires relatives à la période minimale de conservation du document de transport de marchandises dangereuses et des renseignements et de la documentation supplémentaires comme indiqué dans l'ADR				145
-17	Non-respect des dispositions réglementaires relatives à la formation des personnes concernées par le transport de marchandises dangereuses				145
-18	Le fait de ne pas présenter les documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes				145
-19	Non-respect de la réglementation relative à la taille des plaques-étiquettes ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les plaques-étiquettes ou étiquettes			74	
-20	Le fait que certaines informations, à l'exception de celles relevant de la catégorie de risques I, ne figurent pas dans les documents de transport			74	
-21	Le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur			74	
-22	Le fait que chaque membre de l'équipage du véhicule n'ait pas sur lui un document d'identification portant sa photographie			74	
-23	Le fait que les plaques-étiquettes et marques (y compris les panneaux orange) ou autres signes d'identification ne soient pas correctement apposés			74	



-24	Présentation tardive des documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes			74	
-----	--	--	--	----	--

Annexe II

CONTROLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

en application de la directive 2002/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2002 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, et des articles 54 à 57 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

1. Lieu et pays où a lieu le contrôle :					
2. Date :					
3. Heure :					
Données relatives au véhicule/chargement					
4. Marque(s) de nationalités et numéro(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) :					
5. Entreprise effectuant l'opération de transport/adresse :					
6. Nom(s) du/des conducteur(s)/assistant(s) du conducteur/numéro(s) de leur(s) certificat(s) ¹ (ADR 8.2, le cas échéant) :					
7. Adresse et date du dernier chargement ou déchargement : ¹					
8. Adresse du prochain chargement ou déchargement : ¹					
9. Numéro(s) ONU, groupe d'emballage et quantité de marchandises dangereuses, lorsque les infractions sont constatées : ²					
10. Exemption applicable et, dans l'affirmative, laquelle : ³		☐ non	☐ oui	Section :	
11. Moyens de rétention :		☐ vrac	☐ citerne	☐ colis	☐ MEMU
Documents		Statut du contrôle ⁴		Infraction	Section de l'ADR + intervenant(s) ⁶
		C	NC	s.o.	Catégorie de risques ⁵
12. Documents de transport [par ex. ADR 8.1.2.1 a), 5.4.1 et 5.4.2]		☐	☐	☐	
13. Consignes écrites [ADR 8.1.2.1 b) et 5.4.3]		☐	☐	☐	
14. Certificat d'agrément des véhicules [ADR 8.1.2.2 a) et 9.1.3]		☐	☐	☐	
15. Certificat de formation du conducteur [ADR 8.1.2.2 b)] et document d'identification [ADR 1.10.1.4 et 8.1.2.1 d)]		☐	☐	☐	
Opération de transport					
16. Marchandises dont le transport est autorisé (ADR 1.1.2.1)		☐	☐	☐	
17. Dispositions relatives aux moyens de rétention (par ex. ADR 4.1 à 4.7)		☐	☐	☐	



18. Dispositions relatives au transport (par ex. ADR 7.1 à 7.4)	☐	☐	☐		
19. Interdiction de chargement en commun et limitation des quantités (par ex. ADR 7.5.2, 7.5.4 et 7.5.5)	☐	☐	☐		
20. Manutention et arrimage (par ex. ADR 7.5.7)	☐	☐	☐		
21. Marquage des colis/citernes/marchandises en vrac (par ex. ADR, partie 6)	☐	☐	☐		
22. Marquage, étiquetage des colis (par ex. ADR 3.3 à 3.5, 4.1.4.1, 5.1 et 5.2)	☐	☐	☐		
23. Plaques-étiquettes, panneaux orange, marques apposées sur les véhicules/citernes, etc. (par ex. ADR 3.4.13, 5.3, 5.5, 7.3 et 7.5.11)	☐	☐	☐		
24. Prescriptions relatives aux véhicules (ADR, partie 9)	☐	☐	☐		
Matériel de bord					
25. Équipements généraux et spécifiques (par ex. ADR 8.1.4 et 8.1.5)	☐	☐	☐		
Autres					
26. Accords bilatéraux/multilatéraux (par ex. ADR 1.5.1), réglementations nationales, agrément de l'autorité compétente [par ex. ADR 8.1.2.2 c)] :	☐	☐	☐		
27. Autres infractions :					
Résultat					
28. Mesures correctives : ☐ sur place ☐ avant la fin du trajet ☐ dans les entreprises	Type de mesure : ☐ Rapport officiel ☐ Avertissement ☐ Immobilisation (art. 5)				
29. Remarques :					
30. Scellés brisés/placés ?	Brisés le :		Placés le :		
31. Autorité/agent/représentant effectuent le contrôle :					

¹ Remplir uniquement s'il y a un rapport avec l'infraction

² À mentionner sous « Remarques ».

³ Fait référence à toute exemption ou dérogation conformément à la directive 2008/68/CE

⁴ Statut de contrôle : C = contrôlé, NC = impossible à contrôler, s.o. = sans objet.

⁵ Catégorie de risques de l'infraction constatée, conformément à l'annexe II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.

⁶ À remplir si une ou plusieurs infractions sont constatées. Préciser la catégorie du/des intervenant(s) éventuel(s) responsable(s), conformément au point 1.4 de l'ADR : Ci = expéditeur, C = transporteur, Ce = destinataire, L = chargeur, P = emballer, F = remplisseur, To = exploitant d'une citerne, U = déchargeur. La mention de la catégorie d'intervenant dans la liste de contrôle ne porte en rien atteinte à la présomption d'innocence.



⁷ Indiquer ici le(s) numéro(s) ONU, le groupe d'emballage, la quantité de marchandises dangereuses transportées en cas d'infractions constatées, les infractions commises par les équipages, les mesures correctives et autres remarques.

RÈGLEMENT (UE) 2020/1055 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 15 juillet 2020****modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route**

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) L'expérience acquise dans la mise en œuvre des règlements (CE) n° 1071/2009 ⁽⁴⁾ et (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ a montré que les dispositions figurant dans ces règlements pouvaient être améliorées sur un certain nombre de points.
- (2) À ce jour, et sauf disposition contraire du droit national, les règles concernant l'accès à la profession de transporteur par route ne s'appliquent pas aux entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes ou d'ensembles de véhicules n'excédant pas cette limite. Le nombre d'entreprises de ce type exerçant leurs activités sur le marché aussi bien national qu'international est en augmentation. Dès lors, plusieurs États membres ont décidé d'appliquer à ces entreprises les règles concernant l'accès à la profession de transporteur par route, prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Afin d'éviter d'éventuelles lacunes et de garantir, au moyen de règles communes, un niveau minimal de professionnalisation des entreprises du secteur utilisant des véhicules à moteur destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, et d'harmoniser ainsi les conditions de concurrence entre tous les transporteurs, il convient de modifier ledit règlement. Les exigences en matière d'accès à cette profession devraient être rendues obligatoires pour les transporteurs utilisant des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises et dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes, et opérant dans le secteur du transport international.
- (3) En vertu du règlement (CE) n° 1072/2009, certaines activités de transport international de marchandises sont dispensées de l'obligation de détenir une licence communautaire pour entrer sur le marché européen du transport de marchandises par route. Dans le cadre de l'organisation de ce marché, les entreprises assurant le transport de marchandises dans des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes devraient être dispensées de l'obligation de détenir une licence communautaire ou toute autre autorisation de transport.
- (4) Bien que les véhicules dont la masse en charge autorisée est inférieure à un certain seuil soient exclus du champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009, ledit règlement donne aux États membres la possibilité d'appliquer tout ou partie de ses dispositions à de tels véhicules.
- (5) À l'heure actuelle, les États membres ont le droit de subordonner l'accès à la profession de transporteur par route à des exigences supplémentaires à celles prévues par le règlement (CE) n° 1071/2009. Il n'a pas été démontré que cette faculté répondait à un impératif, alors qu'elle est à l'origine de divergences en matière d'accès. Il convient donc de la supprimer.

⁽¹⁾ JO C 197 du 8.6.2018, p. 38.

⁽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 153 du 7.5.2020, p. 1). Position du Parlement européen du 9 juillet 2020 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (6) Afin de lutter contre le phénomène des «sociétés boîtes aux lettres» et de garantir une concurrence loyale et des conditions de concurrence équitables dans le marché intérieur, il est nécessaire de faire en sorte que les transporteurs par route établis dans un État membre aient une présence réelle et permanente dans cet État membre et mènent leurs activités de transport depuis celui-ci. C'est pourquoi, et à la lumière de l'expérience acquise, il est nécessaire de clarifier et de renforcer les dispositions concernant l'existence d'un établissement stable et effectif tout en évitant une charge administrative disproportionnée.
- (7) La présence réelle et permanente dans l'État membre d'établissement devrait en particulier supposer que l'entreprise exécute des opérations de transport avec l'équipement technique approprié situé dans cet État membre.
- (8) Le règlement (CE) n° 1071/2009 exige que les entreprises dirigent effectivement et en permanence leurs activités en disposant des équipements et des installations techniques appropriés dans un centre d'exploitation situé dans l'État membre d'établissement et il permet de fixer des exigences supplémentaires au niveau national, la plus courante étant l'exigence portant sur la mise à disposition d'emplacements de stationnement dans l'État membre d'établissement. Toutefois, ces exigences, appliquées de manière inégale, n'ont pas suffi à assurer un véritable lien avec cet État membre afin de lutter de manière efficace contre les sociétés boîtes aux lettres et de réduire le risque d'organisation d'un système de cabotage systématique et de conducteurs nomades depuis une entreprise dans laquelle les véhicules ne retournent pas. Compte tenu du fait que, pour assurer le bon fonctionnement du marché intérieur dans le domaine des transports, des règles spécifiques sur le droit d'établissement et la fourniture de services peuvent être nécessaires, il convient d'harmoniser encore les exigences en matière d'établissement et de renforcer les exigences relatives à la présence des véhicules utilisés par le transporteur dans l'État membre d'établissement. La définition d'un intervalle minimum clair dans lequel le véhicule doit revenir contribue également à faire en sorte que ces véhicules soient correctement entretenus au moyen des équipements techniques situés dans l'État membre d'établissement et elle facilite les contrôles.

Le cycle de ces retours devrait être synchronisé avec l'obligation, prévue dans le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil⁽⁶⁾, pour l'entreprise de transport d'organiser ses opérations de manière à permettre au conducteur de rentrer chez lui au moins toutes les quatre semaines, afin que ces deux obligations puissent être satisfaites par le retour du conducteur avec le véhicule au moins un cycle de quatre semaines sur deux. Cette synchronisation renforce le droit de retour du conducteur et réduit le risque que le véhicule doive revenir uniquement pour satisfaire à cette nouvelle exigence en matière d'établissement. Toutefois, l'obligation de revenir dans l'État membre d'établissement ne devrait pas requérir qu'un nombre spécifique d'opérations soient exécutées dans l'État membre d'établissement ni limiter de quelque autre manière que ce soit la possibilité pour les transporteurs de fournir des services dans l'ensemble du marché intérieur.

- (9) Dans la mesure où l'accès à la profession de transporteur par route dépend de l'honorabilité de l'entreprise concernée, des éclaircissements sont nécessaires en ce qui concerne les personnes dont les comportements doivent être pris en compte, les procédures administratives qui doivent être suivies et les délais d'attente relatifs au rétablissement de l'honorabilité perdue du gestionnaire de transport.
- (10) Dès lors qu'elles sont susceptibles d'altérer sérieusement les conditions d'une concurrence loyale sur le marché du transport par route, les infractions graves aux règles fiscales nationales devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.
- (11) Puisqu'elles sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur le marché du transport par route et sur la protection sociale des travailleurs, les infractions graves aux règles de l'Union sur le détachement de travailleurs dans le secteur du transport par route et sur le cabotage ainsi qu'au droit applicable aux obligations contractuelles devraient être ajoutées aux éléments pertinents pour l'évaluation de l'honorabilité.
- (12) Étant donné l'importance que revêt la concurrence loyale sur le marché intérieur, les infractions aux règles de l'Union applicables en la matière, y compris celles qui concernent l'accès au marché telles que les règles relatives au cabotage, devraient être prises en compte lors de l'évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport et des entreprises de transport. Il convient de clarifier en ce sens les termes du mandat en vertu duquel la Commission doit définir le degré de gravité des infractions concernées.
- (13) Les autorités nationales compétentes ont rencontré des difficultés pour déterminer quels documents les entreprises de transport pouvaient présenter pour prouver leur capacité financière, notamment en l'absence de comptes annuels certifiés. Les règles relatives aux preuves requises pour démontrer la capacité financière devraient être clarifiées.

⁽⁶⁾ 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).

- (14) Les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises, opérant sur le marché international et dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes devraient avoir une capacité financière minimale afin de garantir qu'elles disposent des moyens d'exercer leurs activités de manière stable et durable. Toutefois, étant donné que les opérations exécutées par ces véhicules sont en général d'un volume limité, les exigences correspondantes de capacité financière devraient être moins contraignantes que celles qui s'appliquent aux transporteurs utilisant des véhicules qui dépassent cette limite. Il y a lieu de tenir compte des ensembles de véhicules pour déterminer la capacité financière requise. L'autorité compétente devrait appliquer le niveau plus élevé d'exigence financière si la masse en charge autorisée de l'ensemble de véhicules excède 3,5 tonnes.
- (15) Afin de maintenir et d'établir des normes élevées pour les entreprises sans entraîner d'incidences néfastes pour le marché intérieur du transport par route, les États membres devraient être autorisés à appliquer également les exigences financières liées à l'utilisation de véhicules lourds aux entreprises établies sur leur territoire pour les véhicules dont la masse en charge autorisée n'excède pas 3,5 tonnes.
- (16) En vue d'assurer la fiabilité du secteur du transport par route et d'améliorer le recouvrement de créances envers les organismes de droit public, les États membres devraient avoir la possibilité d'exiger le respect des obligations de paiement envers des entités publiques, par exemple le paiement des sommes dues au titre de la taxe sur la valeur ajoutée et le versement des cotisations de sécurité sociale, et d'exiger que les entreprises ne fassent pas l'objet d'une procédure introduite en vue de protéger leurs avoirs.
- (17) Les informations sur les transporteurs contenues dans les registres électroniques nationaux devraient être aussi complètes et à jour que possible afin de permettre aux autorités nationales chargées du contrôle de l'application des règles pertinentes d'avoir un aperçu suffisant des transporteurs faisant l'objet d'une enquête. En particulier, les informations concernant le numéro d'immatriculation des véhicules dont disposent les transporteurs et le niveau de risque des transporteurs devraient faciliter le contrôle de l'application nationale et transfrontière des dispositions des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009. Les règles concernant les registres électroniques nationaux devraient donc être modifiées en conséquence.
- (18) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin qu'elle adopte notamment les procédures techniques relatives à la consultation électronique des registres électroniques nationaux des autres États membres. Cela pourrait comprendre les procédures nécessaires pour veiller à ce que les autorités compétentes puissent avoir accès au niveau de risque harmonisé d'une entreprise au titre de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ lors de contrôles sur route. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾.
- (19) La définition de l'infraction la plus grave quant au dépassement de la durée de conduite journalière, figurant à l'annexe IV du règlement (CE) n° 1071/2009, ne correspond pas à la disposition pertinente en vigueur prévue par le règlement (CE) n° 561/2006. Il en résulte une incertitude et des pratiques divergentes parmi les autorités nationales et, partant, des difficultés dans le contrôle de l'application des règles en question. Il convient donc de clarifier cette définition afin de garantir la cohérence entre les deux règlements.
- (20) Les règles relatives aux transports nationaux effectués sur une base temporaire par des transporteurs non résidents dans un État membre d'accueil («cabotage») devraient être claires, simples et faciles à faire respecter, tout en préservant le niveau de libéralisation atteint jusqu'à présent.
- (21) Les transports de cabotage devraient contribuer à accroître le coefficient de charge des véhicules utilitaires lourds et à réduire les parcours à vide et devraient être autorisés pour autant qu'ils ne soient pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue dans l'État membre concerné. Afin de garantir que les transports de cabotage ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue, les transporteurs ne devraient pas être autorisés à effectuer des transports de cabotage dans le même État membre avant l'expiration d'un certain délai après la fin d'un transport de cabotage.

⁽⁷⁾ 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 (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).

⁽⁸⁾ 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).

- (22) Si la libéralisation plus poussée prévue à l'article 4 de la directive 92/106/CEE du Conseil ⁽⁹⁾, par rapport au cabotage visé dans le règlement (CE) n° 1072/2009, a été bénéfique pour ce qui est de promouvoir le transport combiné et devrait, en principe, être préservée, il est nécessaire de s'assurer qu'elle n'est pas utilisée de manière abusive. L'expérience montre que, dans certaines parties de l'Union, cette disposition a été systématiquement utilisée pour détourner la nature temporaire du cabotage et permettre la présence permanente de véhicules dans un État membre autre que celui d'établissement de l'entreprise. De telles pratiques déloyales risquent de conduire à un dumping social et nuisent au respect du cadre juridique applicable au cabotage. Il devrait donc être possible pour les États membres de déroger à l'article 4 de la directive 92/106/CEE et d'appliquer les dispositions relatives au cabotage figurant dans le règlement (CE) n° 1072/2009 afin de remédier à de tels problèmes, en introduisant une limite proportionnée applicable à la présence permanente de véhicules sur leur territoire.
- (23) Le contrôle réel et efficace de l'application des règles est une condition sine qua non à l'exercice d'une concurrence loyale dans le marché intérieur. Il est indispensable de poursuivre le passage au numérique des outils de contrôle de l'application des règles afin de libérer des capacités de contrôle, de réduire les formalités administratives inutiles qui pèsent sur les transporteurs routiers internationaux, et en particulier sur les petites et moyennes entreprises, de mieux cibler les transporteurs à haut risque et de détecter les pratiques frauduleuses. Il convient de clarifier par quels moyens les transporteurs par route peuvent démontrer qu'ils respectent les règles en matière de cabotage. Les contrôles sur route devraient se fonder sur l'examen des documents de transport et, s'ils sont disponibles, sur les enregistrements du tachygraphe. Afin de simplifier la fourniture de preuves pertinentes et leur traitement par les autorités compétentes, l'utilisation et la transmission d'informations de transport au format électronique devraient être admises comme moyens de prouver le respect de la réglementation. Le format utilisé à cette fin devrait garantir la fiabilité et l'authenticité des informations. Étant donné le recours croissant à l'échange électronique efficace d'informations dans le secteur des transports et de la logistique, il importe de veiller à la cohérence des cadres réglementaires et d'établir des dispositions visant à simplifier les procédures administratives.
- (24) Les entreprises de transport sont les destinataires des réglementations en matière de transport international et, à ce titre, elles assument les conséquences des infractions 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 de sanctions clair et prévisible contre les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants lorsqu'ils savaient ou, à la lumière de l'ensemble des circonstances pertinentes, auraient dû savoir que les services de transport qu'ils commandent enfreignent le règlement (CE) n° 1072/2009.
- (25) L'Autorité européenne du travail, dont le champ des compétences, énoncé à l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement (UE) 2019/1149 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾, recouvre notamment le règlement (CE) n° 1071/2009, jouera un rôle important pour ce qui est d'aider les États membres à dûment contrôler l'application des dispositions du présent règlement. Ce rôle concernera en particulier les contrôles concertés, la facilitation de la coopération et l'échange d'informations entre États membres, la promotion et le partage de bonnes pratiques, le soutien au renforcement des capacités, la formation et les campagnes de sensibilisation.
- (26) Afin de tenir compte de l'évolution du marché et des progrès techniques, 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 pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n° 1071/2009 et pour modifier les annexes I, II et III du règlement (CE) n° 1072/2009. 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» ⁽¹¹⁾. 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.
- (27) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'introduction d'un certain degré d'harmonisation dans des domaines déterminés qui n'étaient jusqu'ici pas harmonisés par la législation de l'Union, notamment le transport au moyen de véhicules utilitaires légers et les pratiques en matière de contrôle de l'application, et le

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

rapprochement des conditions de concurrence et l'amélioration de ce contrôle, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leur nature ainsi que de la nature transfrontière du transport par route, 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, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

- (28) Il convient donc de modifier les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾ en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (CE) n° 1071/2009

Le règlement (CE) n° 1071/2009 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 4 est modifié comme suit:

- a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et qui effectuent exclusivement des transports nationaux dans leur État membre d'établissement;»;

- b) le point suivant est inséré:

«a bis) exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes;»;

- c) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route.»;

- d) l'alinéa suivant est ajouté:

«Aux fins du premier alinéa, point b), tout transport de marchandises par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération directe ou indirecte n'est perçue et qui ne produit aucun revenu direct ou indirect pour le conducteur du véhicule ou pour d'autres personnes et qui ne présente aucun lien avec une activité professionnelle, doit être considéré comme un transport exclusivement à des fins non commerciales.».

- 2) À l'article 3, le paragraphe 2 est supprimé.

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

«Article 5

Conditions relatives à l'exigence d'établissement

1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a), une entreprise, dans l'État membre d'établissement:

- a) dispose de locaux dans lesquels elle peut avoir accès aux originaux de ses principaux documents d'entreprise, qu'ils soient sous forme électronique ou sous toute autre forme, notamment ses contrats de transport, les documents relatifs aux véhicules dont elle dispose, les documents comptables, les documents de gestion du personnel, les contrats de travail, les documents de sécurité sociale, les documents contenant des données sur la répartition et le détachement des conducteurs, les documents contenant les données relatives au cabotage, aux durées de conduite et aux temps de repos, ainsi que tout autre document auquel l'autorité compétente doit pouvoir accéder pour vérifier le respect par l'entreprise des conditions prévues par le présent règlement;
- b) organise l'activité de son parc de véhicules de manière à faire en sorte que les véhicules dont elle dispose et qui sont utilisés pour le transport international retournent dans un centre opérationnel situé dans cet État membre dans un délai maximal de huit semaines après avoir quitté ledit État membre;

⁽¹²⁾ 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).

- c) est inscrite au registre des sociétés commerciales de cet État membre ou dans un registre analogue lorsque le droit national prévoit une telle obligation;
 - d) est soumise à l'impôt sur le revenu et, lorsque le droit national prévoit une telle obligation, dispose d'un numéro d'identification à la taxe sur la valeur ajoutée valable;
 - e) une fois qu'une autorisation a été accordée, dispose d'un ou de plusieurs véhicules qui sont immatriculés ou mis en circulation et autorisés à être utilisés conformément à la législation dudit État membre, que ces véhicules soient détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail (leasing);
 - f) dirige effectivement et en permanence ses activités administratives et commerciales en disposant des équipements et des installations appropriés dans des locaux tels que ceux visés au point a), situés dans cet État membre, et gère ses opérations de transport effectivement et en permanence au moyen des véhicules visés au point g) en disposant des équipements techniques appropriés situés dans cet État membre;
 - g) dispose régulièrement, de manière continue, d'un nombre de véhicules remplissant les conditions visées au point e) et de conducteurs qui sont normalement rattachés à un centre opérationnel de cet État membre, dans les deux cas en proportion du nombre d'opérations de transport exécutées par l'entreprise.
2. Outre les obligations prévues au paragraphe 1, les États membres peuvent exiger d'une entreprise, dans l'État membre d'établissement:
- a) proportionnellement à la taille de son activité, qu'elle dispose dans ses locaux d'un personnel administratif dûment qualifié, ou que le gestionnaire de transport puisse être joint pendant les heures normales de bureau;
 - b) proportionnellement à la taille de son activité, qu'elle dispose d'une infrastructure d'exploitation, autre que l'équipement technique visé au paragraphe 1, point f), sur le territoire dudit État membre, notamment un bureau ouvert pendant les heures normales d'activité.»
- 4) L'article 6 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:
 - i) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour déterminer si une entreprise satisfait à cette exigence, les États membres tiennent compte de la conduite de cette entreprise, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre. Toute référence, dans le présent article, à une condamnation, à une sanction ou à une infraction inclut les condamnations prononcées à l'encontre de l'entreprise elle-même, de ses gestionnaires de transport, de ses directeurs exécutifs et de toute autre personne concernée qui pourrait être désignée par l'État membre, ainsi que les sanctions encourues et les infractions commises par eux.»
 - ii) au troisième alinéa, point a) vi), le terme «et» est supprimé;
 - iii) au troisième alinéa, point a), le point suivant est ajouté:

«vii) la législation fiscale; et»;
 - iv) au troisième alinéa, point b), les points suivants sont ajoutés:
 - «xi) le détachement de travailleurs dans le secteur du transport par route;
 - xii) la législation applicable aux obligations contractuelles;
 - xiii) le cabotage.»;
 - b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Aux fins du paragraphe 1, troisième alinéa, point b), si le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a fait l'objet, dans un ou plusieurs États membres, d'une condamnation pénale grave ou d'une sanction pour une des infractions les plus graves aux réglementations de l'Union, visées à l'annexe IV, l'autorité compétente de l'État membre d'établissement mène à bien, d'une manière appropriée et en temps utile, une procédure administrative comprenant, s'il y a lieu, une inspection dans les locaux de l'entreprise concernée.

Au cours de la procédure administrative, le gestionnaire de transport ou d'autres représentants légaux de l'entreprise de transport, selon le cas, ont le droit de présenter leurs arguments et explications.

Au cours de la procédure administrative, l'autorité compétente évalue si, compte tenu de circonstances spécifiques, la perte de l'honorabilité constitue une mesure disproportionnée dans le cas d'espèce. Dans le cadre de son analyse, l'autorité compétente tient compte du nombre des infractions graves aux réglementations nationales et de l'Union visées au troisième alinéa du paragraphe 1, ainsi que du nombre des infractions les plus graves aux règles de l'Union visées à l'annexe IV, pour lesquelles le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a été condamné(e) ou a fait l'objet de sanctions. Toute conclusion dans ce sens doit être dûment motivée et justifiée.

Lorsque l'autorité compétente conclut que la perte d'honorabilité serait une mesure disproportionnée, elle décide que l'entreprise concernée conserve son honorabilité. Les motifs qui sous-tendent cette décision sont inscrits dans le registre national. Le nombre de ces décisions est indiqué dans le rapport visé à l'article 26, paragraphe 1.

Lorsque l'autorité compétente ne conclut pas que la perte de l'honorabilité serait disproportionnée, la condamnation ou la sanction entraîne la perte de l'honorabilité.»

c) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. La Commission adopte des actes d'exécution fixant une liste des catégories, types et niveaux de gravité des infractions graves aux règles de l'Union visées au paragraphe 1, troisième alinéa, point b), qui, outre celles qui figurent à l'annexe IV, peuvent aboutir à la perte d'honorabilité. Les États membres tiennent compte des informations portant sur ces infractions, notamment des informations qui leur sont transmises par d'autres États membres, lorsqu'ils fixent les priorités en matière de contrôles conformément à l'article 12, paragraphe 1.

À cette fin, la Commission:

- a) définit les catégories et les types d'infractions qui sont les plus fréquemment rencontrés;
- b) définit le niveau de gravité des infractions en fonction du risque de décès ou de blessures graves et du risque de distorsion de la concurrence sur le marché des transports routiers qu'elles peuvent représenter, notamment en compromettant les conditions de travail dans le secteur des transports;
- c) établit la fréquence d'occurrence au-delà de laquelle des infractions répétées sont considérées comme plus graves, en tenant compte du nombre de véhicules affectés aux activités de transport dont le gestionnaire de transport assure la gestion.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 3.».

5) L'article 7 est modifié comme suit:

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

«1. Pour satisfaire à l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point c), une entreprise doit, à tout moment, être en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel. L'entreprise démontre, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elle dispose, pour chaque année, de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale:

- a) à 9 000 EUR pour le premier véhicule à moteur utilisé;
- b) à 5 000 EUR pour chaque véhicule à moteur supplémentaire ou ensemble supplémentaire de véhicules utilisé dont la masse en charge autorisée dépasse 3,5 tonnes; et
- c) à 900 EUR pour chaque véhicule à moteur supplémentaire ou ensemble de véhicules supplémentaire utilisé dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes.

Les entreprises exerçant la profession de transporteur de marchandises par route uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée est supérieure à 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes démontrent, sur la base des comptes annuels certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elles disposent pour chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale:

- a) à 1 800 EUR pour le premier véhicule utilisé; et
- b) à 900 EUR pour chaque véhicule supplémentaire utilisé.

Les États membres peuvent imposer que les entreprises établies sur leur territoire démontrent qu'elles disposent pour ces véhicules des mêmes montants de capitaux et de réserves que pour les véhicules visés au premier alinéa. Si tel est le cas, l'autorité compétente de l'État membre concerné en informe la Commission, laquelle met ces informations à la disposition du public.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Outre les éléments requis au paragraphe 1, les États membres peuvent imposer que l'entreprise, le gestionnaire de transport ou toute autre personne concernée que les États membres peuvent désigner soient exempts de toute dette non personnelle restante due à des organismes de droit public, et ne soient pas en état de faillite ou ne fassent pas l'objet d'une procédure d'insolvabilité ou de liquidation.»;

c) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Par dérogation au paragraphe 1, l'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, déterminée par l'autorité compétente, telle qu'une garantie bancaire ou une assurance, y compris une assurance en responsabilité professionnelle, d'une ou plusieurs banques ou d'un ou plusieurs autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance, ou par tout autre document contraignant, se portant caution solidaire de l'entreprise pour les montants fixés au paragraphe 1.»;

d) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Par dérogation au paragraphe 1, en l'absence de comptes annuels certifiés pour l'année de l'immatriculation de l'entreprise, l'autorité compétente accepte qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire, un document délivré par un organisme financier attestant l'ouverture d'un crédit au nom de l'entreprise, ou par tout autre document contraignant, déterminé par l'autorité compétente, attestant que l'entreprise dispose des montants fixés au paragraphe 1.».

6) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les États membres peuvent promouvoir une formation périodique dans les matières énumérées à l'annexe I à des intervalles de trois ans, afin d'assurer que la ou les personnes visées au paragraphe 1 soient suffisamment au courant de l'évolution du secteur.»;

b) le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 24 bis afin de modifier les annexes I, II et III de manière à les adapter à l'évolution du marché et au progrès technique.».

7) À l'article 9, l'alinéa suivant est ajouté:

«Aux fins de l'octroi d'une licence à une entreprise de transport de marchandises par route qui utilise exclusivement des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, les États membres peuvent décider de dispenser des examens visés à l'article 8, paragraphe 1, les personnes qui fournissent la preuve qu'elles ont géré en permanence une entreprise du même type durant la période de dix années précédant le 20 août 2020.».

8) À l'article 11, paragraphe 4, le troisième alinéa est supprimé.

9) L'article 12 est modifié comme suit:

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

«1. Les autorités compétentes vérifient régulièrement que les entreprises qu'elles ont autorisées à exercer la profession de transporteur par route continuent de satisfaire aux exigences prévues à l'article 3 du présent règlement. À cette fin, les États membres procèdent à des contrôles ciblant les entreprises qui sont classées comme présentant un risque accru, y compris, s'il y a lieu, à des inspections dans les locaux de l'entreprise concernée. Pour ce faire, les États membres étendent le système de classification par niveau de risque qu'ils ont mis en place en application de l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil (*) à l'ensemble des infractions visées à l'article 6 du présent règlement.

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

b) au paragraphe 2, le deuxième alinéa est supprimé.

10) À l'article 13, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) un délai ne dépassant pas six mois si l'exigence de capacité financière n'a pas été remplie, afin de démontrer que cette exigence est de nouveau remplie de façon permanente.».

11) L'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«L'autorité compétente ne restaure pas l'honorabilité du gestionnaire de transport dans un délai inférieur à un an à compter de la date de la perte de l'honorabilité et, en tout état de cause, pas avant que le gestionnaire de transport ait démontré qu'il a suivi une formation appropriée pendant une durée d'au moins trois mois ou qu'il a réussi un examen sur les matières énumérées à l'annexe I, section I, du présent règlement.»;

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Tant qu'une mesure de réhabilitation n'a pas été prise conformément aux dispositions applicables de droit national et au paragraphe 1 du présent article, l'attestation de capacité professionnelle du gestionnaire de transport déclaré inapte, visée à l'article 8, paragraphe 8, n'est plus valable dans aucun État membre.».

12) L'article 16 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

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

«c) nom des gestionnaires de transport désignés comme satisfaisant aux exigences énoncées à l'article 3 relatif à l'honorabilité et à la capacité professionnelle ou, le cas échéant, nom d'un représentant légal;»;

ii) les points suivants sont ajoutés:

«g) les numéros d'immatriculation des véhicules dont dispose l'entreprise conformément à l'article 5, paragraphe 1, point g);

h) l'effectif de l'entreprise au 31 décembre de l'année précédente, inscrit au registre national au plus tard le 31 mars de chaque année;

i) le niveau de risque de l'entreprise conformément à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE.»;

iii) les deuxième, troisième et quatrième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«Les données visées au premier alinéa, points a) à d), sont accessibles au public conformément aux dispositions applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

Les États membres peuvent choisir de conserver les données visées au premier alinéa, points e) à i), dans des registres distincts. Dans ce cas, les données visées aux points e) et f) sont mises à disposition sur demande ou directement accessibles pour l'ensemble des autorités compétentes de l'État membre concerné. Les informations demandées sont fournies dans les cinq jours ouvrables qui suivent la réception de la demande.

Les données visées au premier alinéa, points g), h) et i), sont à la disposition des autorités compétentes lors de contrôles sur route au plus tard douze mois à compter de l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 6, précisant les fonctionnalités qui permettent à ces autorités compétentes de disposer desdites données lors de contrôles sur route.

Les données visées au premier alinéa, points e) à i), ne sont accessibles à des autorités autres que les autorités compétentes que si ces autorités sont dûment investies de pouvoirs de contrôle et de sanction dans le secteur du transport par route et si leurs agents ont fait officiellement serment ou sont autrement formellement tenus de protéger le caractère confidentiel des informations considérées.»;

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

«4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que toutes les données contenues dans le registre électronique national soient tenues à jour et exactes.»;

c) au paragraphe 6, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Au plus tard quatorze mois après l'adoption d'un acte d'exécution relatif à une formule commune permettant de calculer le niveau de risque visé à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE, la Commission adopte des actes d'exécution précisant les fonctionnalités qui permettent aux autorités compétentes de disposer des données visées au paragraphe 2, premier alinéa, points g), h) et i), lors de contrôles sur route.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.»;

d) le paragraphe 7 est supprimé.

13) L'article 18 est remplacé par le texte suivant:

«Article 18

Coopération administrative entre États membres

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres en ce qui concerne l'application du présent règlement. Les États membres communiquent à la Commission le nom et l'adresse de leurs points de contact nationaux au plus tard le 4 décembre 2011. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

2. Les autorités compétentes des États membres travaillent en étroite coopération, se prêtent mutuellement et rapidement assistance et partagent toutes les autres informations pertinentes afin de faciliter la mise en œuvre et l'application effective du présent règlement.

3. Les autorités compétentes des États membres échangent des informations sur les condamnations et les sanctions qui ont été infligées pour toute infraction grave visée à l'article 6, paragraphe 2. L'État membre qui reçoit la notification d'une infraction grave visée à l'article 6, paragraphe 2, qui a donné lieu à une condamnation ou à une sanction dans un autre État membre au cours des deux années précédemment écoulées inscrit cette infraction dans son registre électronique national.

4. Les États membres répondent aux demandes d'informations émanant de toutes les autorités compétentes des autres États membres et procèdent à des contrôles, des inspections et des enquêtes concernant le respect, par les transporteurs par route établis sur leur territoire, de l'exigence prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a). Ces demandes d'informations peuvent inclure l'accès aux documents requis pour prouver que les conditions énoncées à l'article 5 sont remplies. Les demandes d'informations émanant des autorités compétentes des États membres sont dûment justifiées et motivées. Elles comportent à cette fin des éléments crédibles pointant vers de possibles infractions à l'article 3, paragraphe 1, point a), indiquent l'objectif de la demande et précisent de façon suffisamment détaillée les informations et documents qui sont demandés.

5. Les États membres transmettent les informations demandées par les autres États membres en application du paragraphe 4 dans un délai de trente jours ouvrables à compter de la réception de la demande. Les États membres peuvent, d'un commun accord, convenir d'un délai plus court.

6. 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 ouvrables 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.

7. Lorsqu'il lui est difficile 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 ouvrables à compter de la réception de la demande, en précisant les motifs de la difficulté. Les États membres concernés se concertent pour trouver une solution à toute difficulté soulevée. En cas de retards persistants dans la fourniture d'informations à l'État membre demandeur, la Commission en est informée et prend des mesures appropriées.

8. L'échange d'informations visé au paragraphe 3 intervient au moyen du système d'échange de messages, à savoir le Registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) mis en place par le règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission (*). La coopération administrative et l'assistance mutuelle entre les autorités compétentes des États membres visées aux paragraphes 4 à 7 sont mises en œuvre au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI), institué par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil (**). À cette fin, chaque État membre peut désigner comme autorité compétente le point de contact visé au paragraphe 1 et en informe la Commission via l'IMI.

9. Les États membres veillent à ce que les informations qui leur sont transmises conformément au présent article ne soient utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été demandées. Tout traitement de données à caractère personnel est effectué exclusivement aux fins de l'exécution du présent règlement et conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (**).

10. La coopération et l'assistance mutuelles en matière administrative sont fournies à titre gracieux.

11. Une demande d'informations n'empêche pas les autorités compétentes de prendre des mesures conformément à la législation nationale et au droit de l'Union applicables afin d'enquêter sur les violations alléguées du présent règlement et de les prévenir.

(*) Règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier (JO L 335 du 18.12.2010, p. 21).

(**) 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 (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).

14) À l'article 23, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«Par dérogation à l'article 1^{er}, paragraphe 2, jusqu'au 21 mai 2022, les entreprises de transport de marchandises par route exerçant dans le secteur des transports internationaux uniquement au moyen de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes sont exemptées des dispositions du présent règlement, sauf disposition contraire du droit de l'État membre d'établissement.

Par dérogation à l'article 16, paragraphe 2, l'obligation de mentionner la classification des entreprises par niveau de risque dans les registres électroniques nationaux s'applique à partir de 14 mois après l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution relatif à une formule commune pour établir la classification par niveau de risque visée à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2006/22/CE.».

15) L'article 24 est supprimé.

16) L'article suivant est inséré:

«Article 24 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 8, paragraphe 9, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 20 août 2020.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 8, paragraphe 9, 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 8, paragraphe 9, 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.

17) L'article 25 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*) s'applique.

(*) 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).»;

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

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

18) L'article 26 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«*Rapports et réexamen*»;

b) au paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) le nombre d'autorisations accordées par année et par type en vertu du présent règlement, le nombre d'autorisations suspendues, le nombre d'autorisations retirées, le nombre de déclarations d'inaptitude ainsi que les motifs fondant ces décisions. Les rapports portant sur la période postérieure au 21 mai 2022 comportent aussi une subdivision de ces éléments entre:

i) les transporteurs de voyageurs par route;

ii) les transporteurs de marchandises par route utilisant exclusivement des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes; et

iii) tous les autres transporteurs de marchandises par route;»;

c) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«3. Tous les deux ans, les États membres font rapport à la Commission concernant les demandes qu'ils ont soumises au titre de l'article 18, paragraphes 4 à 9, les réponses reçues des autres États membres et les mesures qu'ils ont prises sur la base des informations fournies.

4. Au plus tard le 21 août 2023, sur la base des informations recueillies par la Commission en vertu du paragraphe 3 et sur la base d'éléments de preuve supplémentaires, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport détaillé sur l'étendue de la coopération administrative entre États membres, les éventuelles insuffisances qu'elle présente et les pistes possibles pour l'améliorer. Sur la base de ce rapport, elle évalue s'il est nécessaire de proposer des mesures complémentaires.

5. La Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement au plus tard le 21 août 2023 et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son application.

6. Dans le prolongement du rapport visé au paragraphe 5, la Commission évalue régulièrement le présent règlement et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.

7. Le cas échéant, les rapports visés aux paragraphes 5 et 6 sont accompagnés de propositions législatives pertinentes.».

19) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«**Liste des infractions les plus graves aux fins de l'article 6, paragraphe 2**»;

b) au point 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Dépassement de 50 % ou plus, au cours d'une période de travail d'un jour, du temps de conduite maximal fixé pour un jour.»;

c) le point 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Absence de tachygraphe et/ou de limiteur de vitesse encastré ou présence dans le véhicule et/ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe et/ou du limiteur de vitesse ou falsification des feuilles d'enregistrement ou des données téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte à mémoire du conducteur.».

Article 2

Modifications du règlement (CE) n° 1072/2009

Le règlement (CE) n° 1072/2009 est modifié comme suit:

1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 5 est modifié comme suit:

a) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) jusqu'au 20 mai 2022: transports de marchandises par véhicule dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes;»;

b) le point suivant est inséré:

«c bis) à partir du 21 mai 2022: transports de marchandises par véhicule dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes;».

2) L'article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le troisième alinéa est supprimé;

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

«4. La licence communautaire et les copies certifiées conformes correspondent au modèle figurant à l'annexe II, qui en fixe également les conditions d'utilisation. Elles comportent au moins deux des éléments de sécurité énumérés à l'annexe I.

Dans le cas des véhicules utilisés pour le transport de marchandises dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et auxquels s'appliquent les exigences de capacité financière moindres établies à l'article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1071/2009, l'autorité de délivrance fait figurer, à la rubrique "observations particulières" de la licence communautaire, ou de sa copie certifiée conforme, la mention suivante: "≤ 3,5 t".

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *ter* afin de modifier les annexes I et II en vue de les adapter au progrès technique.».

3) À l'article 5, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 14 *ter* afin de modifier l'annexe III en vue de l'adapter au progrès technique.».

4) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Les transporteurs ne sont pas autorisés à effectuer des transports de cabotage avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule dans le même État membre pendant quatre jours à compter de la fin du transport de cabotage effectué dans cet État membre.»;

b) au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«3. Les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut apporter la preuve évidente du transport international qui a précédé ainsi que de chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite. Si le véhicule a été présent sur le territoire de l'État membre d'accueil au cours de la période de quatre jours précédant le transport international, le transporteur apporte également la preuve irréfutable de tous les transports effectués au cours de ladite période.»;

c) le paragraphe suivant est inséré:

«4 bis. La preuve visée au paragraphe 3 est présentée ou transmise à l'agent chargé du contrôle de l'État membre d'accueil, sur demande et pendant la durée du contrôle sur route. Elle peut être présentée ou transmise par voie électronique, en recourant à un format structuré révisable pouvant être utilisé directement pour le stockage et le traitement informatisés, tel qu'une lettre de voiture électronique (e-CMR) en vertu du protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique du 20 février 2008. Au cours du contrôle sur route, le conducteur est autorisé à contacter le siège, le gestionnaire de transport ou toute autre personne ou entité afin de fournir, avant la fin du contrôle sur route, toute preuve visée au paragraphe 3.»;

d) le paragraphe 5 est modifié comme suit:

«5. Tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1^{er}, paragraphe 5, points a) à c bis), conformément à la législation de cet État membre, est autorisé, aux conditions fixées au présent chapitre, à effectuer, selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.».

5) L'article 10 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«3. La Commission examine la situation sur la base notamment des données pertinentes et, après consultation du comité institué en vertu de l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil (*), décide, dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande de l'État membre, s'il y a lieu de prendre des mesures de sauvegarde et, le cas échéant, les arrête.

(*) 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).»;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«7. Outre les paragraphes 1 à 6 du présent article et par dérogation à l'article 4 de la directive 92/106/CEE, les États membres peuvent, lorsque cela est nécessaire pour éviter une utilisation abusive de cette dernière disposition par la fourniture de services illimités et continus consistant en des trajets routiers initiaux ou terminaux effectués dans un État membre d'accueil dans le cadre d'opérations de transports combinés entre États membres, prévoir que l'article 8 du présent règlement s'applique aux transporteurs lorsqu'ils effectuent de tels trajets routiers initiaux et/ou terminaux au sein dudit État membre. En ce qui concerne ces trajets routiers, les États membres peuvent prévoir une période plus longue que le délai de sept jours prévu à l'article 8, paragraphe 2, du présent règlement et une période plus courte que le délai de quatre jours prévu à l'article 8, paragraphe 2 bis, du présent règlement. L'application de l'article 8, paragraphe 4, du présent règlement à de telles opérations de transport est sans préjudice des exigences découlant de la directive 92/106/CEE. Les États membres recourant à la dérogation prévue au présent paragraphe en informent la Commission avant d'appliquer les mesures nationales pertinentes. Ils réexaminent ces mesures au moins tous les cinq ans et ils notifient les résultats de ce réexamen à la Commission. Ils publient les règles, y compris la durée des périodes respectives, de manière transparente.».

6) L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

Contrôles

1. Pour mieux faire respecter les obligations établies dans le présent chapitre, 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 classées "à haut risque", visées à l'article 9 de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Chaque État membre veille à ce que les contrôles prévus à l'article 2 de la directive 2006/22/CE comportent le contrôle des transports de cabotage, le cas échéant.

3. Au minimum deux fois par an, les États membres effectuent des contrôles concertés sur route portant sur les transports de cabotage. Ces contrôles sont effectués simultanément par les autorités nationales chargées de l'application de la réglementation dans le domaine du transport par route de deux États membres ou plus, chaque autorité nationale opérant sur son propre territoire. Les États membres peuvent combiner ces activités avec celles prévues à l'article 5 de la directive 2006/22/CE. Les points de contact nationaux désignés conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1071/2009 échangent des informations sur le nombre et le type des infractions constatées à l'issue des contrôles concertés sur route.

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

7) Les articles suivants sont insérés:

«Article 14 bis

Responsabilité

Les États membres établissent des règles relatives à des sanctions contre les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III lorsqu'ils savaient ou, au regard de toutes les circonstances pertinentes, auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignait le présent règlement.

Article 14 ter

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 4, paragraphe 4, et à l'article 5, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 20 août 2020.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 4, et à l'article 5, paragraphe 4, 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 4, paragraphe 4, et de l'article 5, paragraphe 4, 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.».

8) L'article 15 est supprimé.

9) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

«Article 17

Rapports et réexamen

1. Au plus tard le 31 mars tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre de transporteurs titulaires d'une licence communautaire au 31 décembre de chacune des deux années précédentes et du nombre de copies certifiées conformes correspondant aux véhicules en circulation à cette date. Les rapports relatifs à la période postérieure au 20 mai 2022 incluent également une ventilation de ces données entre les entreprises exerçant la profession de transporteur international de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et les autres transporteurs de marchandises par route.

2. Au plus tard le 31 mars tous les deux ans, les États membres informent la Commission du nombre d'attestations de conducteur délivrées au cours de chacune des deux années civiles précédentes ainsi que du nombre d'attestations de conducteur en circulation au 31 décembre de chacune des deux années précédentes. Les rapports relatifs à la période postérieure au 20 mai 2022 incluent également une ventilation de ces données entre les entreprises exerçant la profession de transporteur international au moyen uniquement de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes et les autres transporteurs de marchandises par route.
3. Au plus tard le 21 août 2022, les États membres communiquent à la Commission leur stratégie nationale de contrôle adoptée en vertu de l'article 10 bis. Au plus tard le 31 mars de chaque année, les États membres informent la Commission des opérations de contrôle effectuées pendant l'année civile précédente conformément à l'article 10 bis, y compris, le cas échéant, le nombre de contrôles effectués. Ils précisent le nombre de véhicules sur lesquels ont porté les contrôles.
4. La Commission établit un rapport sur la situation du marché des transports routiers de l'Union avant le 21 août 2024. Ce rapport contient une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles, et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession.
5. La Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement, et notamment l'incidence des modifications de l'article 8, introduites par le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil (*), au plus tard le 21 août 2023 et elle présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son application.
6. Après le rapport visé au paragraphe 5, la Commission évalue régulièrement le présent règlement et soumet les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.
7. Le cas échéant, les rapports visés aux paragraphes 5 et 6 sont accompagnés de propositions législatives pertinentes.

(*) Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route (JO L 249 du 31.7.2020, p. 17).».

Article 3

Modifications du règlement (UE) n° 1024/2012

À l'annexe du règlement (UE) n° 1024/2012, le point suivant est ajouté:

- «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 (*): article 18, paragraphe 8.

(*) JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.».

Article 4

Entrée en vigueur

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

Il est applicable à partir du 21 février 2022.

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

Fait à Bruxelles, le 15 juillet 2020.

Par le Parlement européen

Le président

D.M. SASSOLI

Par le Conseil

La présidente

J. KLOECKNER



Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

L'article 55 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses définit les infractions dans le domaine des transports de marchandises dangereuses par route telles que prescrites par la directive (UE) 2022/1999¹. Celles-ci sont par la suite insérées dans le catalogue des avertissements taxés figurant à l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 16 août 1993².

La directive déléguée (UE) 2025/1801³, qui modifie la directive (UE) 2022/1999, vient modifier cette liste d'infractions. Il convient ainsi de modifier, dans le catalogue des avertissements taxés, la partie C sur le transport par route de marchandises dangereuses afin de tenir compte des modifications au niveau des infractions.

Ad article 2

L'annexe II de la directive (UE) 2022/1999 prévoit une liste d'infractions dans le domaine des transports de marchandises dangereuses par route. Cette liste avait été transposée par l'article 55 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

La directive déléguée (UE) 2025/1801 modifie, entre autres, la liste des infractions figurant à l'annexe II de la directive (UE) 2022/1999 en ajoutant un nombre important d'infractions.

Il convient ainsi de modifier l'article 55 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 afin d'ajouter les modifications concernant les infractions sous les catégories de risques I, II et III de l'annexe II de la directive (UE) 2022/1999, afin de tenir compte l'évolution de la gravité des infractions.

Ad article 3

La directive (UE) 2022/1999 prévoit également, dans son annexe I, une liste de contrôle que les autorités de contrôle doivent utiliser lors de contrôles prévus par la directive. Cette liste de contrôle avait été transposée par l'annexe II, lettre a), du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

La directive déléguée (UE) 2025/1801 vient élargir le nombre de spécificités du transport à contrôler.

¹ Directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.

² Règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

³ Directive déléguée (UE) 2025/1801 de la Commission du 23 juin 2025 portant adaptation au progrès scientifique et technique des annexes I et II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.



Il convient ainsi de modifier l'annexe II, lettre a), du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 afin d'ajouter les modifications concernant la liste de contrôle pour les contrôles routiers de marchandises dangereuses.

Ad article 4

L'article 7 du règlement grand-ducal du 19 avril 2012⁴ prévoit déjà des sanctions relatives aux infractions prévues par le règlement (CE) n° 1072/2009.

Dans son article 2, paragraphe 7, le règlement (UE) 2020/1055⁵ ajoute un article 14 *bis* au règlement (CE) n° 1072/2009⁶ qui prévoit la responsabilité des États membres d'établir des règles relatives à des sanctions contre les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009, lorsqu'ils savaient ou, au regard de toutes les circonstances pertinentes, auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignaient ledit règlement.

Il convient alors de compléter l'article 7 du règlement grand-ducal du 19 avril 2012 par un deuxième alinéa qui ajoute les sanctions contre les intervenants du transports susmentionnés, afin de regrouper les sanctions du règlement (CE) n° 1072/2009 dans un seul article.

Ad article 5

L'article 5 est consacré à la formule exécutoire.

⁴ Règlement grand-ducal du 19 avril 2012 portant exécution et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

⁵ Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route.

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.



Texte coordonné d'un extrait

du règlement grand-ducal modifiée du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

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

Réf. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe (en euros)			
		I	II	III	IV
35	~~Défaut pour les conducteurs d'unités de transport munies de panneaux oranges, à moins d'effectuer un dépassement, d'observer par rapport aux véhicules les précédant, un intervalle d'au moins~~				145
~~—01~~	~~50 m en agglomération~~				145
~~—02~~	~~100 m en dehors des agglomérations~~				
36					
~~—01~~	~~Transport d'une personne à bord d'un véhicule chargé de marchandises dangereuses, hormis l'équipage du véhicule~~				145
37					
~~—01~~	~~Défaut de serrer le frein de stationnement d'une unité de transport à l'arrêt~~				
38					
	~~Immobilisation des unités de transport et des remorques détachées qui sont chargées de marchandises dangereuses ou qui ont transporté des marchandises dangereuses sans avoir encore été nettoyées ou éventuellement dégazées, à un endroit autre~~				
~~—01~~	~~que les dépôts ou les dépendances d'entreprises autorisées conformément à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité en vertu de la loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses~~				145
~~—02~~	~~qu'à l'écart sur une place de parcage surveillée par un préposé désigné à ces fins qui aura été informé tant de la nature du chargement que de l'endroit où se trouve le conducteur~~				145
~~—03~~					



~~—04~~	~~qu'à l'écart sur une place de parcage publique ou privée où le véhicule est à l'abri du risque d'être endommagé par d'autres véhicules~~				145
39	qu'à l'écart sur un espace à au moins 300 m d'une agglomération et en-dehors de la chaussée				145
~~—01~~	~~Défaut d'utilisation ou utilisation non réglementaire des signaux d'avertissement autoporteurs prescrits, lorsque le véhicule est immobilisé sur la chaussée par cas fortuit soit en un endroit interdit soit de nuit ou par mauvaise visibilité~~				145
40	Défaut pour le conducteur d'un véhicule d'alerter ou de faire alerter immédiatement les services d'intervention, en cas de danger ne pouvant être maîtrisé par l'équipage				145
~~—02~~	~~Défaut pour le conducteur de prendre en cas de danger les mesures prescrites par les consignes de sécurité~~				145
41	Défaut d'observer les dispositions particulières du chapitre 8.5 de l'Annexe B de l'ADR relative à la circulation d'une unité de transport chargée d'une matière relevant d'une classe de danger déterminée				145
~~—01~~	~~Composition de l'unité de transport de plus d'une remorque/semi-remorque~~				145
~~—02~~	~~Non conformité du véhicule aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat~~				145
~~—03~~	~~Défaut dans le véhicule d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner selon les prescriptions~~				145
~~—04~~	~~Défaut dans le véhicule des équipements prescrits dans l'ADR ou dans les consignes écrites~~				145
~~—05~~	~~Non respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des colis, des GRV ou des grands emballages~~				145
~~—06~~	~~Transport d'emballages contenant des colis, des GRV et de grands emballages endommagés, ou d'emballages vides, non nettoyés et endommagés~~				145
~~—07~~	~~Transport de marchandise en colis dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état~~				145
~~—08~~	~~Fermeture non convenable de citernes~~				145
~~—09~~	~~Transport d'un emballage combiné avec un emballage extérieur non convenablement fermé~~				145
~~—10~~					145
~~—11~~					145



~~—12~~	~~Incorrection de l'étiquetage, du marquage ou du placardage~~				145
~~—13~~	~~Absence de consignes écrites conformes à l'ADR ou présence de consignes écrites non pertinentes pour les marchandises transportées~~			74	145
~~—14~~	~~Surveillance ou stationnement non convenable du véhicule~~				
~~—15~~	~~Taille non réglementaire des panneaux ou des étiquettes ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les panneaux ou les étiquettes~~			74	
~~—15~~	~~Défaut dans les documents de transport de certaines informations différentes de celles visées au point 16 de la catégorie de risques†~~			74	
	~~Défaut à bord du véhicule du certificat de formation tout en admettant que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur~~				

Réf. aux articles	Nature de l'infraction	Montant de la taxe (en euros)			
		I	II	III	IV
35	Défaut pour les conducteurs d'unités de transport munies de panneaux oranges, à moins d'effectuer un dépassement, d'observer par rapport aux véhicules les précédant, un intervalle d'au moins 50 m en agglomération				145
-01	100 m en-dehors des agglomérations				145
36	Transport d'une personne à bord d'un véhicule chargé de marchandises dangereuses, hormis l'équipage du véhicule				145
-01	Défaut de serrer le frein de stationnement d'une unité de transport à l'arrêt				145
37	Immobilisation des unités de transport et des remorques détachées qui sont chargées de marchandises dangereuses ou qui ont transporté des marchandises dangereuses sans avoir encore été nettoyées ou éventuellement dégazées, à un endroit autre				
-01	que les dépôts ou les dépendances d'entreprises autorisées conformément à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité en vertu de la loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses				145



-02	qu'à l'écart sur une place de parcage surveillée par un préposé désigné à ces fins qui aura été informé tant de la nature du chargement que de l'endroit où se trouve le conducteur				145
-03	qu'à l'écart sur une place de parcage publique ou privée où le véhicule est à l'abri du risque d'être endommagé par d'autres véhicules				145
-04	qu'à l'écart sur un espace à au moins 300 m d'une agglomération et en-dehors de la chaussée				145
39					
-01	Défaut d'utilisation ou utilisation non réglementaire des signaux d'avertissement autoporteurs prescrits, lorsque le véhicule est immobilisé sur la chaussée par cas fortuit soit en un endroit interdit soit de nuit ou par mauvaise visibilité				145
40					
-01	Défaut pour le conducteur d'un véhicule d'alerter ou de faire alerter immédiatement les services d'intervention, en cas de danger ne pouvant être maîtrisé par l'équipage				145
-02	Défaut pour le conducteur de prendre en cas de danger les mesures prescrites par les consignes de sécurité				145
41					
-01	Défaut d'observer les dispositions particulières du chapitre 8.5 de l'Annexe B de l'ADR relative à la circulation d'une unité de transport chargée d'une matière relevant d'une classe de danger déterminée				145
55					
-01	Utilisation d'une unité de transport composée de plus d'une remorque/semi-remorque				145
-02	Utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat				145
-03	Absence d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits à bord d'un véhicule; le fait que les équipements de lutte contre l'incendie ne soient pas conformes aux dispositions spécifiques				145
-04	Absence des équipements prescrits conformément à l'ADR ou dans les consignes écrites à bord d'un véhicule				145
-05	Non-respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des emballages, des grands récipients vrac (GRV), des grands emballages, des citernes, des véhicules ou des conteneurs				145



-06	Transport de colis contenant des emballages, des GRV ou de grands emballages endommagés, ou le transport d'emballages endommagés vides non nettoyés				145
-07	Transport de marchandises en colis dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état				145
-08	Le fait que des citernes ou des wagons-citernes, des véhicules, des conteneurs ou des colis (y compris vides et non nettoyés) n'aient pas été fermés convenablement				145
-09	Le fait que des colis, des citernes, des véhicules et/ou un moyen de rétention soient munis d'un étiquetage, d'un marquage (y compris la signalisation orange), d'un placardage ou d'autres signes d'identification incorrects				145
-10	Absence de consignes écrites conformes à l'ADR				145
-11	Le fait qu'un véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé				145
-12	Transport de personnes, autres que les membres d'équipage, dans des unités de transport transportant des marchandises dangereuses				145
-13	Non-respect des dispositions réglementaires prévues au point 7.5.10 de l'ADR concernant les mesures à prendre pour éviter l'accumulation de charges électrostatiques au cours des opérations de remplissage et de vidange				145
-14	Non-respect des dispositions réglementaires à l'arrivée sur les lieux de chargement et de déchargement				145
-15	Non-respect des dispositions réglementaires relatives au rôle, aux tâches et aux certificats du conseiller à la sécurité désigné pour chaque entreprise, le cas échéant				145
-16	Non-respect des dispositions réglementaires relatives à la période minimale de conservation du document de transport de marchandises dangereuses et des renseignements et de la documentation supplémentaires comme indiqué dans l'ADR				145
-17	Non-respect des dispositions réglementaires relatives à la formation des personnes concernées par le transport de marchandises dangereuses				145
-18	Le fait de ne pas présenter les documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes				145
-19	Non-respect de la réglementation relative à la taille des plaques-étiquettes ou des étiquettes, ou des				



-20	lettres, chiffres ou symboles figurant sur les plaques-étiquettes ou étiquettes			74	
-21	Le fait que certaines informations, à l'exception de celles relevant de la catégorie de risques I, ne figurent pas dans les documents de transport			74	
-22	Le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur			74	
-23	Le fait que chaque membre de l'équipage du véhicule n'ait pas sur lui un document d'identification portant sa photographie			74	
-24	Le fait que les plaques-étiquettes et marques (y compris les panneaux orange) ou autres signes d'identification ne soient pas correctement apposés			74	
-24	Présentation tardive des documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes			74	



Texte coordonné d'un extrait

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

Art. 55.

~~1. Sont considérées comme infractions graves entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques I de l'Annexe II de la directive 2004/112/CE portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE précitée:~~

- ~~— le transport de marchandises dangereuses interdites au transport;~~
- ~~— toute fuite de substances dangereuses;~~
- ~~— l'utilisation d'un mode de transport interdit ou d'un moyen de transport inapproprié;~~
- ~~— le transport en vrac dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état;~~
- ~~— le transport dans un véhicule dépourvu d'un certificat d'agrément;~~
- ~~— le fait que le véhicule n'est plus conforme aux normes d'agrément et présente un danger immédiat;~~
- ~~— l'utilisation de colis non agréés;~~
- ~~— le fait que l'emballage ne soit pas conforme à l'instruction d'emballage applicable;~~
- ~~— le non-respect des dispositions spéciales relatives à l'emballage en commun;~~
- ~~— le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage du chargement;~~
- ~~— le non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis;~~
- ~~— le non-respect des degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis;~~
- ~~— le non-respect des dispositions limitant les quantités transportées par unité de transport;~~
- ~~— le transport de marchandises dangereuses sans indication de leur présence (documents, marquage et étiquetage des colis, placardage et marquage des véhicules);~~
- ~~— le transport sans aucun placardage ou marquage sur le véhicule;~~
- ~~— l'absence d'informations relatives à la substance transportée permettant de déterminer l'existence d'un risque de la catégorie I (numéro ONU, dénomination, groupe d'emballage);~~
- ~~— le fait que le conducteur ne détienne pas un certificat de formation professionnelle valide;~~
- ~~— l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu;~~
- ~~— le non-respect de l'interdiction de fumer.~~

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions graves dont objet à l'alinéa précédent, ils sont en droit d'interdire au conducteur de continuer à circuler dans ces conditions et de lui enlever les clés de contact jusqu'à ce que les dispositions du présent règlement grand-ducal soient de nouveau respectées. Le véhicule peut également faire l'objet d'une immobilisation temporaire à appliquer au véhicule au moyen d'un système mécanique.

~~2. Sont considérées comme infractions entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques II de l'Annexe II de la directive 2004/112/CE précitée:~~

- ~~— le fait que l'unité de transport soit composée de plus d'une remorque/semi-remorque;~~



- le fait que le véhicule ne soit plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat;
- le fait que le véhicule ne transporte pas d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits;
- le fait que le véhicule ne transporte pas les équipements prescrits dans l'ADR ou dans les consignes écrites;
- le fait que les dates d'essai et d'inspection et les durées d'utilisation des colis, des GRV ou des grands emballages n'aient pas été respectées;
- le fait de transporter des emballages contenant des colis, des GRV et de grands emballages endommagés, ou des emballages vides, non nettoyés et endommagés;
- le transport de marchandise en colis dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état;
- le fait que des citernes n'aient pas été fermées convenablement;
- le transport d'un emballage combiné avec un emballage extérieur non convenablement fermé;
- un étiquetage, marquage ou placardage incorrect;
- l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR, ou la présence de consignes écrites non pertinentes pour les marchandises transportées;
- le fait que le véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions dont objet à l'alinéa précédent, ils sont en droit de demander la mise en ordre sur les lieux mêmes du contrôle, dans la mesure du possible, ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours.

3. Sont considérées comme infractions entraînant un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques III de l'Annexe II de la directive 2004/112/CE précitée:

- le fait que la taille des panneaux ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les panneaux ou les étiquettes ne soit pas réglementaire;
- le fait que certaines informations, autres que celles visées au seizième tiret du premier alinéa du paragraphe 1. ci-dessus, ne figurent pas dans les documents de transport;
- le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur.

(1) Sont considérées comme infractions graves entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques I de l'Annexe II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route :

- 1° le transport de marchandises dangereuses interdites au transport ;
- 2° le transport de marchandises dangereuses avec un moyen de rétention interdit ou non approuvé, ce qui représente un danger pour les vies humaines ou l'environnement dans une mesure telle qu'il est décidé d'immobiliser le véhicule ;
- 3° le transport de marchandises dangereuses sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies ou l'environnement dans une mesure telle qu'il est décidé d'immobiliser le véhicule ;



- 4° toute fuite de marchandises dangereuses ;
- 5° l'utilisation d'un mode de transport interdit ;
- 6° le transport en vrac dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état ;
- 7° le transport dans un véhicule dépourvu d'un certificat d'agrément ;
- 8° l'utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément et présente un danger immédiat (si cette dernière condition n'est pas remplie, l'infraction est classée dans la catégorie de risques II) ;
- 9° l'utilisation de colis, de citernes, de conteneurs ou de véhicules non agréés ;
- 10° l'utilisation d'un emballage non conforme aux instructions d'emballage applicables ; l'utilisation de citernes, de véhicules et de conteneurs non conformes aux dispositions applicables ;
- 11° le non-respect des dispositions spéciales relatives à l'emballage en commun ;
- 12° le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage des chargements ;
- 13° le non-respect des règles relatives aux denrées alimentaires, aux autres objets de consommation et aux aliments pour animaux ;
- 14° le non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis ;
- 15° le non-respect des dispositions limitant les quantités dont le transport est autorisé par unité de transport, y compris les degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis ;
- 16° le transport de marchandises dangereuses sans que les documents nécessaires ne soient disponibles à bord ou dans un format électronique approprié, si cela est autorisé ;
- 17° le transport de marchandises dangereuses dans des colis qui ne sont pas munis du marquage, de l'étiquetage ou des autres signes d'identification nécessaires ;
- 18° le transport de marchandises dangereuses sans placardage, marquage (y compris la signalisation orange) ou autre signe d'identification sur le véhicule ;
- 19° des informations incomplètes ou incorrectes relatives à la substance transportée permettant de déterminer l'existence d'une infraction de la catégorie de risques I (par exemple, numéro ONU, désignation officielle de transport, groupe d'emballage) ;
- 20° le fait que le conducteur ne détienne pas de certificat de formation professionnelle valide ;
- 21° l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu ;
- 22° le non-respect de l'interdiction de fumer ;
- 23° l'absence de désignation d'un conseiller à la sécurité pour chaque entreprise, le cas échéant ; et
- 24° le non-respect du point 1.10 de l'ADR relatif aux dispositions en matière de sécurité, le cas échéant.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions graves dont objet au présent paragraphe, ils sont en droit d'interdire au conducteur de continuer à circuler dans ces conditions et de lui enlever les clés de contact jusqu'à ce que les dispositions du présent règlement grand-ducal soient de nouveau respectées. Le véhicule peut également faire l'objet d'une immobilisation temporaire à appliquer au véhicule au moyen d'un système mécanique.

(2) Sont considérées comme des infractions entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques II de l'Annexe II de la directive (UE) 2022/1999 précitée :



- 1° l'utilisation d'une unité de transport composée de plus d'une remorque/semi-remorque ;
- 2° l'utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat ;
- 3° l'absence d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits à bord d'un véhicule; le fait que les équipements de lutte contre l'incendie ne soient pas conformes aux dispositions spécifiques ;
- 4° l'absence des équipements prescrits conformément à l'ADR ou dans les consignes écrites à bord d'un véhicule ;
- 5° le non-respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des emballages, des grands récipients vrac (GRV), des grands emballages, des citernes, des véhicules ou des conteneurs ;
- 6° le transport de colis contenant des emballages, des GRV ou de grands emballages endommagés, ou le transport d'emballages endommagés vides non nettoyés ;
- 7° le transport de marchandises en colis dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état ;
- 8° le fait que des citernes ou des wagons-citernes, des véhicules, des conteneurs ou des colis (y compris vides et non nettoyés) n'aient pas été fermés convenablement ;
- 9° le fait que des colis, des citernes, des véhicules et/ou un moyen de rétention soient munis d'un étiquetage, d'un marquage (y compris la signalisation orange), d'un placardage ou d'autres signes d'identification incorrects ;
- 10° l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR ;
- 11° le fait qu'un véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé ;
- 12° le transport de personnes, autres que les membres d'équipage, dans des unités de transport transportant des marchandises dangereuses ;
- 13° le non-respect des dispositions réglementaires prévues au point 7.5.10 de l'ADR concernant les mesures à prendre pour éviter l'accumulation de charges électrostatiques au cours des opérations de remplissage et de vidange ;
- 14° le non-respect des dispositions réglementaires à l'arrivée sur les lieux de chargement et de déchargement ;
- 15° le non-respect des dispositions réglementaires relatives au rôle, aux tâches et aux certificats du conseiller à la sécurité désigné pour chaque entreprise, le cas échéant ;
- 16° le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la période minimale de conservation du document de transport de marchandises dangereuses et des renseignements et de la documentation supplémentaires comme indiqué dans l'ADR ;
- 17° le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la formation des personnes concernées par le transport de marchandises dangereuses ; et
- 18° le fait de ne pas présenter les documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes.

Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions graves dont objet au présent paragraphe, ils sont en droit de demander la mise en ordre sur les lieux mêmes du contrôle, dans la mesure du possible, ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours.

(3) Sont considérées comme des infractions entraînant un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques III de l'Annexe II de la directive (UE) 2022/1999 précitée :



- 1° le non-respect de la réglementation relative à la taille des plaques-étiquettes ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les plaques-étiquettes ou étiquettes ;
- 2° le fait que certaines informations, à l'exception de celles relevant de la catégorie de risques I, ne figurent pas dans les documents de transport ;
- 3° le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur ;
- 4° le fait que chaque membre de l'équipage du véhicule n'ait pas sur lui un document d'identification portant sa photographie ;
- 5° le fait que les plaques-étiquettes et marques (y compris les panneaux orange) ou autres signes d'identification ne soient pas correctement apposés ; et
- 6° la présentation tardive des documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes.

Annexe II

CONTROLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

~~en application 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, et des articles 54 à 57 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses~~

1. Lieu de contrôle 2. Date 3. Heure
4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule
5. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation de la remorque/
— semi-remorque
6. Entreprise effectuant le transport/adresse
7. Conducteur / Convoyeur
8. Expéditeur, adresse, lieu du chargement (1) (2)
9. Destinataire, adresse, lieu du chargement (1) (2)
10. Quantité totale de marchandises dangereuses par unité de transport
11. Limite de quantité ADR 1.1.3.6 dépassée ☐ oui ☐ non
12. Mode de transport ☐ en vrac ☐ colis ☐ citerne

Documents de bord

13. Document de transport ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet
14. Consignes écrites ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet



~~15. Accord bilatéral/multilatéral/autorisation nationale ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~16. Certificat d'agrément des véhicules ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~17. Certificat de formation du conducteur ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

Opération de transport

~~18. Marchandise autorisée pour le transport ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~19. Véhicules autorisés pour les marchandises transportées ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~20. Dispositions relatives au mode de transport (en vrac, en colis, en citerne) ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~21. Interdiction de chargement en commun ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~22. Chargement, arrimage de la charge et manutention (3) ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~23. Fuite de marchandises ou endommagement de colis (3) ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~24. Numéro ONU colis/citerne (2) (3) (ADR 6) ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~25. Marquage (ex. n° ONU) et étiquetage des colis (ADR 5.2) (2) ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~26. Placardage des citernes/véhicules (ADR 5.3.1) ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~27. Marquage véhicule/unité de transport (panneau orange, température élevée) (ADR 5.3.2-3) ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

Equipements à bord

~~28. Equipements de sécurité d'usage général indiqués dans l'ADR ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~29. Equipements adaptés aux marchandises transportées ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~30. Autres équipements indiqués dans les consignes écrites ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~31. Extincteur(s) d'incendie ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet~~

~~39. Catégorie du risque le plus grave de l'infraction relevée ☐ catégorie I ☐ catégorie II ☐ catégorie III~~

~~40. Remarques~~



41. Autorité/agent ayant effectué le contrôle

(1) Ne remplir que s'il y a un rapport avec une infraction

(2) A mentionner sous «remarques» pour les opérations de groupage de transports

(3) Contrôle des infractions apparentes

CONTROLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

en application de la directive 2002/2003 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2002 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, et des articles 54 à 57 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

1. Lieu et pays où a lieu le contrôle :					
2. Date :					
3. Heure :					
Données relatives au véhicule/chargement					
4. Marque(s) de nationalités et numéro(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) :					
5. Entreprise effectuant l'opération de transport/adresse :					
6. Nom(s) du/des conducteur(s)/assistant(s) du conducteur/numéro(s) de leur(s) certificat(s) ¹ (ADR 8.2, le cas échéant) :					
7. Adresse et date du dernier chargement ou déchargement : ¹					
8. Adresse du prochain chargement ou déchargement : ¹					
9. Numéro(s) ONU, groupe d'emballage et quantité de marchandises dangereuses, lorsque les infractions sont constatées : ²					
10. Exemption applicable et, dans l'affirmative, laquelle : ³	☐ non	☐ oui	Section :		
11. Moyens de rétention :	☐ vrac	☐ citerne	☐ colis	☐ MEMU	
Documents	Statut du contrôle ⁴		Infraction	Section de l'ADR + intervenant(s) ⁶	
	C	NC	s.o.	Catégorie de risques ⁵	
12. Documents de transport [par ex. ADR 8.1.2.1 a), 5.4.1 et 5.4.2]	☐	☐	☐		
13. Consignes écrites [ADR 8.1.2.1 b) et 5.4.3]	☐	☐	☐		
14. Certificat d'agrément des véhicules [ADR 8.1.2.2 a) et 9.1.3]	☐	☐	☐		
15. Certificat de formation du conducteur [ADR 8.1.2.2 b)] et document d'identification [ADR 1.10.1.4 et 8.1.2.1 d)]	☐	☐	☐		
Opération de transport					
16. Marchandises dont le transport est autorisé (ADR 1.1.2.1)	☐	☐	☐		



17. Dispositions relatives aux moyens de rétention (par ex. ADR 4.1 à 4.7)	☐	☐	☐		
18. Dispositions relatives au transport (par ex. ADR 7.1 à 7.4)	☐	☐	☐		
19. Interdiction de chargement en commun et limitation des quantités (par ex. ADR 7.5.2, 7.5.4 et 7.5.5)	☐	☐	☐		
20. Manutention et arrimage (par ex. ADR 7.5.7)	☐	☐	☐		
21. Marquage des colis/citernes/marchandises en vrac (par ex. ADR, partie 6)	☐	☐	☐		
22. Marquage, étiquetage des colis (par ex. ADR 3.3 à 3.5, 4.1.4.1, 5.1 et 5.2)	☐	☐	☐		
23. Plaques-étiquettes, panneaux orange, marques apposées sur les véhicules/citernes, etc. (par ex. ADR 3.4.13, 5.3, 5.5, 7.3 et 7.5.11)	☐	☐	☐		
24. Prescriptions relatives aux véhicules (ADR, partie 9)	☐	☐	☐		
Matériel de bord					
25. Équipements généraux et spécifiques (par ex. ADR 8.1.4 et 8.1.5)	☐	☐	☐		
Autres					
26. Accords bilatéraux/multilatéraux (par ex. ADR 1.5.1), réglementations nationales, agrément de l'autorité compétente [par ex. ADR 8.1.2.2 c)] :	☐	☐	☐		
27. Autres infractions :					
Résultat					
28. Mesures correctives : ☐ sur place ☐ avant la fin du trajet ☐ dans les entreprises	Type de mesure : ☐ Rapport officiel ☐ Avertissement ☐ Immobilisation (art. 5)				
29. Remarques :					
30. Scellés brisés/placés ?	Brisés le :		Placés le :		
31. Autorité/agent/représentant effectuent le contrôle :					

¹ Remplir uniquement s'il y a un rapport avec l'infraction

² À mentionner sous « Remarques ».

³ Fait référence à toute exemption ou dérogation conformément à la directive 2008/68/CE

⁴ Statut de contrôle : C = contrôlé, NC = impossible à contrôler, s.o. = sans objet.

⁵ Catégorie de risques de l'infraction constatée, conformément à l'annexe II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.

⁶ À remplir si une ou plusieurs infractions sont constatées. Préciser la catégorie du/des intervenant(s) éventuel(s) responsable(s), conformément au point 1.4 de l'ADR : Ci = expéditeur, C = transporteur, Ce =



destinataire, L = chargeur, P = emballeur, F = remplisseur, To = exploitant d'une citerne, U = déchargeur. La mention de la catégorie d'intervenant dans la liste de contrôle ne porte en rien atteinte à la présomption d'innocence.

⁷ Indiquer ici le(s) numéro(s) ONU, le groupe d'emballage, la quantité de marchandises dangereuses transportées en cas d'infractions constatées, les infractions commises par les équipages, les mesures correctives et autres remarques.



Texte coordonné d'un extrait

**du règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à l'accès au marché du transport international de
marchandises par route**

Art. 7.

Les infractions aux dispositions de l'article 3, de l'article 4 paragraphes 3 et 6, de l'article 5 paragraphe 6, de l'article 8 et de l'article 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 précité ainsi qu'à l'article 6 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Sont également punis des mêmes peines mentionnées à l'alinéa 1^{er} du présent article les expéditeurs, transitaires, contractants et sous-traitants qui ne se conforment pas aux dispositions des chapitres II et III du règlement (CE) n° 1072/2009 précité lorsqu'ils savaient ou, au regard de toutes les circonstances pertinentes, auraient dû raisonnablement savoir que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignaient le règlement (CE) n° 1072/2009 précité.



Tableau de correspondance

Transposition de la directive déléguée (UE) 2025/1801 de la Commission du 23 juin 2025 portant adaptation au progrès scientifique et technique des annexes I et II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.

Articles de la directive	Texte de la directive	Projet de règlement grand-ducal	Transposition
Article premier	Modifications de la directive (UE) 2022/1999 Les annexes I et II de la directive (UE) 2022/1999 sont remplacées par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.		Aucune transposition nécessaire.
Article 2	Transposition 1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 23 juin 2026, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions. Ils appliquent ces dispositions à partir du 24 juin 2026.		Aucune transposition nécessaire.



	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 couvert par la présente directive.		
Article 3	Entrée en vigueur La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i>.		Aucune transposition nécessaire.
Article 4	Destinataires Les États membres sont destinataires de la présente directive.		Aucune transposition nécessaire.
Annexe II	Infractions Aux fins de la présente directive, la liste suivante, qui n'est pas exhaustive et qui est divisée en trois catégories de risques (la catégorie I représentant le risque le plus élevé), fournit des orientations afin de déterminer ce qui doit être considéré comme une infraction. La catégorie de risques appropriée est déterminée en tenant compte des	Art. 2. Le texte de l'article 55 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses est remplacé par le texte suivant : « Art. 55. (1) Sont considérées comme infractions graves entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages	Article 2 du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route.



	circonstances particulières d'une infraction et à la discrétion de l'autorité ou de l'agent qui effectue le contrôle, ce qui signifie que la catégorie de risques d'une infraction peut être revue à la hausse ou à la baisse. Les infractions qui ne sont pas énumérées dans la liste sont classées conformément aux descriptions des catégories de risques. Lorsqu'il y a plusieurs infractions par unité de transport, seule la catégorie des risques les plus graves est retenue pour l'établissement du rapport (conformément au modèle de formulaire normalisé indiqué à l'annexe III). 1. Catégorie de risques I Cette catégorie concerne les infractions aux dispositions de l'ADR entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants. Si elles sont constatées lors de contrôles routiers, ces infractions amènent normalement à prendre immédiatement des mesures correctives appropriées, telles que l'immobilisation du véhicule; si elles sont constatées lors de contrôles dans les entreprises, ces infractions font	environnementaux importants les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques I de l'Annexe II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route : 1° le transport de marchandises dangereuses interdites au transport ; 2° le transport de marchandises dangereuses avec un moyen de rétention interdit ou non approuvé, ce qui représente un danger pour les vies humaines ou l'environnement dans une mesure telle qu'il est décidé d'immobiliser le véhicule ; 3° le transport de marchandises dangereuses sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies ou l'environnement dans une mesure telle qu'il est décidé d'immobiliser le véhicule ; 4° toute fuite de marchandises dangereuses ;	
--	---	---	--



	normalement l'objet d'autres mesures appropriées. Sont notamment constitutifs d'une infraction de cette catégorie: 1) le transport de marchandises dangereuses interdites au transport; 2) le transport de marchandises dangereuses avec un moyen de rétention interdit ou non approuvé, ce qui représente un danger pour les vies humaines ou l'environnement dans une mesure telle qu'il est décidé d'immobiliser le véhicule; 3) le transport de marchandises dangereuses sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies ou l'environnement dans une mesure telle qu'il est décidé d'immobiliser le véhicule; 4) toute fuite de marchandises dangereuses; 5) l'utilisation d'un mode de transport interdit; 6) le transport en vrac dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état; 7) le transport dans un véhicule dépourvu d'un certificat d'agrément;	5° l'utilisation d'un mode de transport interdit ; 6° le transport en vrac dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état ; 7° le transport dans un véhicule dépourvu d'un certificat d'agrément ; 8° l'utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément et présente un danger immédiat (si cette dernière condition n'est pas remplie, l'infraction est classée dans la catégorie de risques II) ; 9° l'utilisation de colis, de citernes, de conteneurs ou de véhicules non agréés ; 10° l'utilisation d'un emballage non conforme aux instructions d'emballage applicables; l'utilisation de citernes, de véhicules et de conteneurs non conformes aux dispositions applicables ; 11° le non-respect des dispositions spéciales relatives à l'emballage en commun ; 12° le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage des chargements ;	
--	--	--	--



	8) l'utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément et présente un danger immédiat (si cette dernière condition n'est pas remplie, l'infraction est classée dans la catégorie de risques II); 9) l'utilisation de colis, de citernes, de conteneurs ou de véhicules non agréés; 10) l'utilisation d'un emballage non conforme aux instructions d'emballage applicables; l'utilisation de citernes, de véhicules et de conteneurs non conformes aux dispositions applicables; 11) le non-respect des dispositions spéciales relatives à l'emballage en commun; 12) le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage des chargements; 13) le non-respect des règles relatives aux denrées alimentaires, aux autres objets de consommation et aux aliments pour animaux; 14) le non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis; 15) le non-respect des dispositions limitant les quantités dont le transport est autorisé par unité de transport, y compris les degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis;	13° le non-respect des règles relatives aux denrées alimentaires, aux autres objets de consommation et aux aliments pour animaux ; 14° le non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis ; 15° le non-respect des dispositions limitant les quantités dont le transport est autorisé par unité de transport, y compris les degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis ; 16° le transport de marchandises dangereuses sans que les documents nécessaires ne soient disponibles à bord ou dans un format électronique approprié, si cela est autorisé ; 17° le transport de marchandises dangereuses dans des colis qui ne sont pas munis du marquage, de l'étiquetage ou des autres signes d'identification nécessaires ; 18° le transport de marchandises dangereuses sans placardage, marquage (y compris la signalisation orange) ou autre signe d'identification sur le véhicule ; 19° des informations incomplètes ou incorrectes relatives à la substance	
--	--	---	--



	16) le transport de marchandises dangereuses sans que les documents nécessaires ne soient disponibles à bord ou dans un format électronique approprié, si cela est autorisé; 17) le transport de marchandises dangereuses dans des colis qui ne sont pas munis du marquage, de l'étiquetage ou des autres signes d'identification nécessaires; 18) le transport de marchandises dangereuses sans placardage, marquage (y compris la signalisation orange) ou autre signe d'identification sur le véhicule; 19) des informations incomplètes ou incorrectes relatives à la substance transportée permettant de déterminer l'existence d'une infraction de la catégorie de risques I (par exemple, numéro ONU, désignation officielle de transport, groupe d'emballage); 20) le fait que le conducteur ne détienne pas de certificat de formation professionnelle valide; 21) l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu; 22) le non-respect de l'interdiction de fumer; 23) l'absence de désignation d'un conseiller à la sécurité pour chaque entreprise, le cas échéant;	transportée permettant de déterminer l'existence d'une infraction de la catégorie de risques I (par exemple, numéro ONU, désignation officielle de transport, groupe d'emballage) ; 20° le fait que le conducteur ne détienne pas de certificat de formation professionnelle valide ; 21° l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu ; 22° le non-respect de l'interdiction de fumer ; 23° l'absence de désignation d'un conseiller à la sécurité pour chaque entreprise, le cas échéant ; et 24° le non-respect du point 1.10 de l'ADR relatif aux dispositions en matière de sécurité, le cas échéant. Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions graves dont objet au présent paragraphe, ils sont en droit d'interdire au conducteur de continuer à circuler dans ces conditions et de lui enlever les clés de contact jusqu'à ce que les dispositions du présent règlement grand-ducal soient de nouveau	
--	--	--	--



	24) le non-respect du point 1.10 de l'ADR relatif aux dispositions en matière de sécurité, le cas échéant. 2. Catégorie de risques II Cette catégorie concerne les infractions aux dispositions de l'ADR entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux. Si elles sont constatées lors de contrôles routiers, ces infractions amènent normalement à prendre des mesures correctives appropriées, comme la mise en ordre sur place dans la mesure du possible ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours; si elles sont constatées lors de contrôles dans les entreprises, ces infractions font normalement l'objet d'autres mesures appropriées. Sont notamment constitutifs d'une infraction de cette catégorie: 1) l'utilisation d'une unité de transport composée de plus d'une remorque/semi-remorque; 2) l'utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat; 3) l'absence d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits à bord d'un véhicule; le fait que les	respectées. Le véhicule peut également faire l'objet d'une immobilisation temporaire à appliquer au véhicule au moyen d'un système mécanique. (2) Sont considérées comme des infractions entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques II de l'Annexe II de la directive (UE) 2022/1999 précitée : 1° l'utilisation d'une unité de transport composée de plus d'une remorque/semi-remorque ; 2° l'utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat ; 3° l'absence d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits à bord d'un véhicule; le fait que les équipements de lutte contre l'incendie ne soient pas conformes aux dispositions spécifiques ; 4° l'absence des équipements prescrits conformément à l'ADR ou dans les consignes écrites à bord d'un véhicule ;	
--	--	--	--



	équipements de lutte contre l'incendie ne soient pas conformes aux dispositions spécifiques; 4) l'absence des équipements prescrits conformément à l'ADR ou dans les consignes écrites à bord d'un véhicule; 5) le non-respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des emballages, des grands récipients vrac (GRV), des grands emballages, des citernes, des véhicules ou des conteneurs; 6) le transport de colis contenant des emballages, des GRV ou de grands emballages endommagés, ou le transport d'emballages endommagés vides non nettoyés; 7) le transport de marchandises en colis dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état; 8) le fait que des citernes ou des wagons-citernes, des véhicules, des conteneurs ou des colis (y compris vides et non nettoyés) n'aient pas été fermés convenablement; 9) le fait que des colis, des citernes, des véhicules et/ou un moyen de rétention soient munis d'un étiquetage, d'un marquage (y compris la signalisation	5° le non-respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des emballages, des grands récipients vrac (GRV), des grands emballages, des citernes, des véhicules ou des conteneurs ; 6° le transport de colis contenant des emballages, des GRV ou de grands emballages endommagés, ou le transport d'emballages endommagés vides non nettoyés ; 7° le transport de marchandises en colis dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état ; 8° le fait que des citernes ou des wagons-citernes, des véhicules, des conteneurs ou des colis (y compris vides et non nettoyés) n'aient pas été fermés convenablement ; 9° le fait que des colis, des citernes, des véhicules et/ou un moyen de rétention soient munis d'un étiquetage, d'un marquage (y compris la signalisation orange), d'un placardage ou d'autres signes d'identification incorrects ; 10° l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR ;	
--	--	---	--



	orange), d'un placardage ou d'autres signes d'identification incorrects; 10) l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR; 11) le fait qu'un véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé; 12) le transport de personnes, autres que les membres d'équipage, dans des unités de transport transportant des marchandises dangereuses; 13) le non-respect des dispositions réglementaires prévues au point 7.5.10 de l'ADR concernant les mesures à prendre pour éviter l'accumulation de charges électrostatiques au cours des opérations de remplissage et de vidange; 14) le non-respect des dispositions réglementaires à l'arrivée sur les lieux de chargement et de déchargement; 15) le non-respect des dispositions réglementaires relatives au rôle, aux tâches et aux certificats du conseiller à la sécurité désigné pour chaque entreprise, le cas échéant; 16) le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la période minimale de conservation du document de transport de marchandises dangereuses et des renseignements et de	11° le fait qu'un véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé ; 12° le transport de personnes, autres que les membres d'équipage, dans des unités de transport transportant des marchandises dangereuses ; 13° le non-respect des dispositions réglementaires prévues au point 7.5.10 de l'ADR concernant les mesures à prendre pour éviter l'accumulation de charges électrostatiques au cours des opérations de remplissage et de vidange ; 14° le non-respect des dispositions réglementaires à l'arrivée sur les lieux de chargement et de déchargement ; 15° le non-respect des dispositions réglementaires relatives au rôle, aux tâches et aux certificats du conseiller à la sécurité désigné pour chaque entreprise, le cas échéant ; 16° le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la période minimale de conservation du document de transport de marchandises dangereuses et des renseignements et de la	
--	--	---	--



	la documentation supplémentaires comme indiqué dans l'ADR; 17) le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la formation des personnes concernées par le transport de marchandises dangereuses; 18) le fait de ne pas présenter les documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes. 3. Catégorie de risques III Cette catégorie concerne les infractions aux dispositions de l'ADR se traduisant par un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux, et n'amenant pas à prendre des mesures correctives appropriées sur place, celles-ci pouvant être prises ultérieurement dans l'entreprise; si elles sont constatées lors de contrôles dans les entreprises, ces infractions font normalement l'objet d'autres mesures appropriées. Sont notamment constitutifs d'une infraction de cette catégorie: 1) le non-respect de la réglementation relative à la taille des plaques-étiquettes ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les plaques-étiquettes ou étiquettes;	documentation supplémentaires comme indiqué dans l'ADR ; 17° le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la formation des personnes concernées par le transport de marchandises dangereuses ;et 18° le fait de ne pas présenter les documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes. Au cas où les membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des Douanes et Accises constatent une ou plusieurs des infractions graves dont objet au présent paragraphe, ils sont en droit de demander la mise en ordre sur les lieux mêmes du contrôle, dans la mesure du possible, ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours. (3) Sont considérées comme des infractions entraînant un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux les infractions suivantes, classées sous la catégorie de risques III de l'Annexe II de la directive (UE) 2022/1999 précitée : 1° le non-respect de la réglementation relative à la taille des plaques-	
--	--	--	--



	2) le fait que certaines informations, à l'exception de celles relevant de la catégorie de risques I, ne figurent pas dans les documents de transport; 3) le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur; 4) le fait que chaque membre de l'équipage du véhicule n'ait pas sur lui un document d'identification portant sa photographie; 5) le fait que les plaques-étiquettes et marques (y compris les panneaux orange) ou autres signes d'identification ne soient pas correctement apposés; 6) la présentation tardive des documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes.	étiquettes ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les plaques-étiquettes ou étiquettes ; 2° le fait que certaines informations, à l'exception de celles relevant de la catégorie de risques I, ne figurent pas dans les documents de transport ; 3° le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur ; 4° le fait que chaque membre de l'équipage du véhicule n'ait pas sur lui un document d'identification portant sa photographie ; 5° le fait que les plaques-étiquettes et marques (y compris les panneaux orange) ou autres signes d'identification ne soient pas correctement apposés ; et 6° la présentation tardive des documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes. » Art. 1^{er}. À l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations	Article 1 du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 19 avril 2012 portant exécution
--	--	--	--



		pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, intitulée « Catalogue des avertissements taxés », la partie C est remplacée par l'annexe I du présent règlement grand-ducal. [voir tableau dans le texte du projet de règlement grand-ducal]	et sanction du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
Annexe I	Liste de contrôle pour les contrôles routiers [voir tableau dans le texte de la directive]	Art. 3. Le modèle a) à l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses est remplacé par l'annexe II du présent règlement grand-ducal. [voir tableau dans le texte du projet de règlement grand-ducal]	Article 3 du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route.



2025/1801

13.10.2025

DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2025/1801 DE LA COMMISSION

du 23 juin 2025

portant adaptation au progrès scientifique et technique des annexes I et II de la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route ⁽¹⁾, et notamment son article 10,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu de l'annexe I, section I.1, de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, les annexes A et B de l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ci-après l'«ADR»), conclu à Genève le 30 septembre 1957 ⁽³⁾, s'appliquent aux opérations de transport national à l'intérieur de l'Union.
- (2) La directive 2008/68/CE habilite la Commission à adopter des actes délégués pour modifier les annexes de ladite directive afin de tenir compte des modifications apportées à l'ADR, en particulier celles relatives au progrès scientifique et technique. En vertu de la directive (UE) 2022/1999, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués modifiant les annexes de ladite directive, notamment pour tenir compte des modifications apportées à la directive 2008/68/CE et, par conséquent, des modifications apportées à l'ADR.
- (3) Les annexes de la directive 2008/68/CE, et notamment l'annexe I, qui concerne le transport de marchandises dangereuses par route, ont été modifiées à neuf reprises, en dernier lieu par la directive déléguée (UE) 2025/149 de la Commission ⁽⁴⁾.
- (4) Afin de veiller à ce que les règles actuellement en vigueur en matière de transport de marchandises dangereuses soient correctement appliquées, la liste de contrôle utilisée pour les contrôles routiers, qui figure à l'annexe I de la directive (UE) 2022/1999, devrait être mise en conformité avec l'ADR tel qu'applicable en vertu de l'annexe I, section I.1, de la directive 2008/68/CE.
- (5) En particulier, l'annexe A, chapitre 1.4, de l'ADR énonce les obligations de sécurité respectives des intervenants dans la chaîne de transport des marchandises dangereuses, à savoir les expéditeurs, les transporteurs, les destinataires, les chargeurs, les conditionneurs, les remplisseurs, les exploitants de citernes et les déchargeurs, rendant ainsi leurs responsabilités spécifiques claires, transparentes et exécutoires. La liste de contrôle établie à l'annexe I de la directive (UE) 2022/1999 devrait refléter ces dispositions de l'ADR en désignant les intervenants dans la chaîne de transport susceptibles d'être responsables d'une infraction donnée. Ces informations peuvent servir de base à l'application de contrôles supplémentaires par les autorités nationales.
- (6) Des références aux dispositions spécifiques de l'ADR devraient être fournies dans la liste de contrôle figurant à l'annexe I de la directive (UE) 2022/1999 afin d'aider les agents de contrôle et les intervenants dans la chaîne de transport à recenser les dispositions juridiques actualisées de l'ADR.
- (7) Conformément à l'article 9, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/1999, les États membres doivent adresser à la Commission, pour chaque année civile, des rapports sur les contrôles effectués, comprenant le nombre d'infractions

⁽¹⁾ JO L 274 du 24.10.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/1999/oj>.

⁽²⁾ Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).

⁽³⁾ <https://unece.org/transport/standards/transport/dangerous-goods/adr-2023-agreement-concerning-international-carriage>.

⁽⁴⁾ Directive déléguée (UE) 2025/149 de la Commission du 15 novembre 2024 modifiant les annexes de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'adaptation au progrès scientifique et technique (JO L, 2025/149, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir_del/2025/149/oj).

constatées, par catégorie de risques visée à l'annexe II de ladite directive. Afin de faciliter l'établissement de ces rapports, la catégorie de risques d'une infraction constatée, déterminée conformément à l'annexe II, devrait être mentionnée dans la liste de contrôle figurant à l'annexe I.

- (8) L'annexe II de la directive (UE) 2022/1999 classe les infractions à l'ADR en fonction du niveau de risque qu'elles engendrent. Cette liste devrait être mise à jour eu égard aux modifications apportées à l'ADR, applicables en vertu de l'annexe I, section I.1, de la directive 2008/68/CE.
- (9) L'annexe I, section 9, du règlement (UE) 2016/403 de la Commission ⁽⁵⁾ classe les infractions figurant à l'annexe I, section I.1, de la directive 2008/68/CE en fonction de leur incidence sur l'honorabilité des transporteurs. Cette section a été établie en cohérence avec l'annexe II de la directive (UE) 2022/1999. Il est donc nécessaire que le libellé de la nouvelle annexe II de la directive (UE) 2022/1999 reste cohérent avec l'annexe I, section 9, du règlement (UE) 2016/403.
- (10) Il convient dès lors de modifier les annexes I et II de la directive (UE) 2022/1999 en conséquence et, pour des raisons de clarté, de remplacer ces annexes.
- (11) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs ⁽⁶⁾, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive (UE) 2022/1999

Les annexes I et II de la directive (UE) 2022/1999 sont remplacées par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 23 juin 2026, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 24 juin 2026.

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 couvert par la présente directive.

⁽⁵⁾ 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 (JO L 74 du 19.3.2016, p. 8, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/403/oj>).

⁽⁶⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 23 juin 2025.

Par la Commission

La présidente

Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

«ANNEXE I

Liste de contrôle pour les contrôles routiers

1.	Lieu et pays où a lieu le contrôle:	_____	2. Date:	_____	3. Heure:	_____
Données relatives au véhicule/chargement						
4.	Marque(s) de nationalité et numéro(s) d'immatriculation du/des véhicule(s):					
5.	Entreprise effectuant l'opération de transport/adresse:					
6.	Nom(s) du/des conducteur(s)/assistant(s) du conducteur/numéro(s) de leur(s) certificat(s) (1) (ADR 8.2, le cas échéant):					
7.	Adresse et date du dernier chargement ou déchargement: (1)					
8.	Adresse du prochain chargement ou déchargement: (1)					
9.	Numéro(s) ONU, groupe d'emballage et quantité de marchandises dangereuses, lorsque des infractions sont constatées: (2)					
10.	Exemption applicable et, dans l'affirmative, laquelle? (3)					
11.	Moyens de rétention					
Documents			Statut du contrôle (4)		Section de l'ADR + intervenant(s) (6)	
			C	NC	s.o.	Catégorie de risques (5)
12.	Documents de transport [par ex. ADR 8.1.2.1 a), 5.4.1 et 5.4.2]					
13.	Consignes écrites [ADR 8.1.2.1 b) et 5.4.3]					
14.	Certificat d'agrément des véhicules [ADR 8.1.2.2 a) et 9.1.3]					
15.	Certificat de formation du conducteur [ADR 8.1.2.2 b)] et document d'identification [ADR 1.10.1.4 et 8.1.2.1 d)]					
Opération de transport						
16.	Marchandises dont le transport est autorisé (ADR 1.1.2.1)					
17.	Dispositions relatives aux moyens de rétention (par ex. ADR 4.1 à 4.7)					
18.	Dispositions relatives au transport (par ex. ADR 7.1 à 7.4)					
19.	Interdiction de chargement en commun et limitation des quantités (par ex. ADR 7.5.2, 7.5.4 et 7.5.5)					
20.	Manutention et arrimage (par ex. ADR 7.5.7)					
21.	Marquage des colis/citernes/marchandises en vrac (par ex. ADR, partie 6)					
22.	Marquage, étiquetage des colis (par ex. ADR 3.3 à 3.5, 4.1.4.1, 5.1 et 5.2)					
23.	Plaques-étiquettes, panneaux orange, marques apposées sur les véhicules/citernes, etc. (par ex. ADR 3.4.1.3, 5.3, 5.5, 7.3 et 7.5.11)					
24.	Prescriptions relatives aux véhicules (ADR, partie 9)					
Matériel de bord						
25.	Équipements généraux et spécifiques (par ex. ADR 8.1.4 et 8.1.5)					
Autres						
26.	Accords bilatéraux/multilatéraux (par ex. ADR 1.5.1), réglementations nationales, agrément de l'autorité compétente [par ex. ADR 8.1.2.2 c)]:					
27.	Autres infractions:					
Résultat						
28.	Mesures correctives sur place ☐ avant la fin du trajet ☐ dans les entreprises ☐ Type de mesure: Rapport officiel ☐ Avertissement ☐ Immobilisation (art. 5) ☐					
29.	Remarques (7):					
30.	Scellés brisés/placés?					
31.	Autorité/agent/représentant effectuant le contrôle					

(1) Remplir uniquement s'il y a un rapport avec l'infraction.

(2) À mentionner sous "Remarques".

(3) Fait référence à toute exemption ou dérogation conformément à la directive 2008/68/CE.

(4) Statut du contrôle: C = contrôlé, NC = impossible à contrôler, s.o. = sans objet.

(5) Catégorie de risques de l'infraction constatée, conformément à l'annexe II.

(6) À remplir si une ou plusieurs infractions sont constatées. Préciser la catégorie du/des intervenant(s) éventuel(s) responsable(s), conformément au point 1.4 de l'ADR: Ci (consignor) = expéditeur, C (carrier) = transporteur, Ce (consignee) = destinataire, L (loader) = chargeur, P (packer) = emballeur, F (filler) = remplisseur, To (tank operator) = exploitant d'une citerne, U (unloader) = déchargeur. La mention de la catégorie d'intervenant dans la liste de contrôle ne porte en rien atteinte à la présomption d'innocence.

(7) Indiquer ici le(s) numéro(s) ONU, le groupe d'emballage, la quantité de marchandises dangereuses transportées en cas d'infractions constatées, les infractions commises par les équipages, les mesures correctives et autres remarques.

ANNEXE II

Infractions

Aux fins de la présente directive, la liste suivante, qui n'est pas exhaustive et qui est divisée en trois catégories de risques (la catégorie I représentant le risque le plus élevé), fournit des orientations afin de déterminer ce qui doit être considéré comme une infraction.

La catégorie de risques appropriée est déterminée en tenant compte des circonstances particulières d'une infraction et à la discrétion de l'autorité ou de l'agent qui effectue le contrôle, ce qui signifie que la catégorie de risques d'une infraction peut être revue à la hausse ou à la baisse.

Les infractions qui ne sont pas énumérées dans la liste sont classées conformément aux descriptions des catégories de risques.

Lorsqu'il y a plusieurs infractions par unité de transport, seule la catégorie des risques les plus graves est retenue pour l'établissement du rapport (conformément au modèle de formulaire normalisé indiqué à l'annexe III).

1. Catégorie de risques I

Cette catégorie concerne les infractions aux dispositions de l'ADR entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants. Si elles sont constatées lors de contrôles routiers, ces infractions amènent normalement à prendre immédiatement des mesures correctives appropriées, telles que l'immobilisation du véhicule; si elles sont constatées lors de contrôles dans les entreprises, ces infractions font normalement l'objet d'autres mesures appropriées.

Sont notamment constitutifs d'une infraction de cette catégorie:

- 1) le transport de marchandises dangereuses interdites au transport;
- 2) le transport de marchandises dangereuses avec un moyen de rétention interdit ou non approuvé, ce qui représente un danger pour les vies humaines ou l'environnement dans une mesure telle qu'il est décidé d'immobiliser le véhicule;
- 3) le transport de marchandises dangereuses sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies ou l'environnement dans une mesure telle qu'il est décidé d'immobiliser le véhicule;
- 4) toute fuite de marchandises dangereuses;
- 5) l'utilisation d'un mode de transport interdit;
- 6) le transport en vrac dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état;
- 7) le transport dans un véhicule dépourvu d'un certificat d'agrément;
- 8) l'utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément et présente un danger immédiat (si cette dernière condition n'est pas remplie, l'infraction est classée dans la catégorie de risques II);
- 9) l'utilisation de colis, de citernes, de conteneurs ou de véhicules non agréés;
- 10) l'utilisation d'un emballage non conforme aux instructions d'emballage applicables; l'utilisation de citernes, de véhicules et de conteneurs non conformes aux dispositions applicables;
- 11) le non-respect des dispositions spéciales relatives à l'emballage en commun;
- 12) le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage des chargements;
- 13) le non-respect des règles relatives aux denrées alimentaires, aux autres objets de consommation et aux aliments pour animaux;
- 14) le non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis;
- 15) le non-respect des dispositions limitant les quantités dont le transport est autorisé par unité de transport, y compris les degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis;
- 16) le transport de marchandises dangereuses sans que les documents nécessaires ne soient disponibles à bord ou dans un format électronique approprié, si cela est autorisé;
- 17) le transport de marchandises dangereuses dans des colis qui ne sont pas munis du marquage, de l'étiquetage ou des autres signes d'identification nécessaires;

- 18) le transport de marchandises dangereuses sans placardage, marquage (y compris la signalisation orange) ou autre signe d'identification sur le véhicule;
- 19) des informations incomplètes ou incorrectes relatives à la substance transportée permettant de déterminer l'existence d'une infraction de la catégorie de risques I (par exemple, numéro ONU, désignation officielle de transport, groupe d'emballage);
- 20) le fait que le conducteur ne détienne pas de certificat de formation professionnelle valide;
- 21) l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu;
- 22) le non-respect de l'interdiction de fumer;
- 23) l'absence de désignation d'un conseiller à la sécurité pour chaque entreprise, le cas échéant;
- 24) le non-respect du point 1.10 de l'ADR relatif aux dispositions en matière de sécurité, le cas échéant.

2. Catégorie de risques II

Cette catégorie concerne les infractions aux dispositions de l'ADR entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux. Si elles sont constatées lors de contrôles routiers, ces infractions amènent normalement à prendre des mesures correctives appropriées, comme la mise en ordre sur place dans la mesure du possible ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours; si elles sont constatées lors de contrôles dans les entreprises, ces infractions font normalement l'objet d'autres mesures appropriées.

Sont notamment constitutifs d'une infraction de cette catégorie:

- 1) l'utilisation d'une unité de transport composée de plus d'une remorque/semi-remorque;
- 2) l'utilisation d'un véhicule qui n'est plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat;
- 3) l'absence d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits à bord d'un véhicule; le fait que les équipements de lutte contre l'incendie ne soient pas conformes aux dispositions spécifiques;
- 4) l'absence des équipements prescrits conformément à l'ADR ou dans les consignes écrites à bord d'un véhicule;
- 5) le non-respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des emballages, des grands récipients vrac (GRV), des grands emballages, des citernes, des véhicules ou des conteneurs;
- 6) le transport de colis contenant des emballages, des GRV ou de grands emballages endommagés, ou le transport d'emballages endommagés vides non nettoyés;
- 7) le transport de marchandises en colis dans un véhicule ou un conteneur qui n'est pas structuellement en bon état;
- 8) le fait que des citernes ou des wagons-citernes, des véhicules, des conteneurs ou des colis (y compris vides et non nettoyés) n'aient pas été fermés convenablement;
- 9) le fait que des colis, des citernes, des véhicules et/ou un moyen de rétention soient munis d'un étiquetage, d'un marquage (y compris la signalisation orange), d'un placardage ou d'autres signes d'identification incorrects;
- 10) l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR;
- 11) le fait qu'un véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé;
- 12) le transport de personnes, autres que les membres d'équipage, dans des unités de transport transportant des marchandises dangereuses;
- 13) le non-respect des dispositions réglementaires prévues au point 7.5.10 de l'ADR concernant les mesures à prendre pour éviter l'accumulation de charges électrostatiques au cours des opérations de remplissage et de vidange;
- 14) le non-respect des dispositions réglementaires à l'arrivée sur les lieux de chargement et de déchargement;
- 15) le non-respect des dispositions réglementaires relatives au rôle, aux tâches et aux certificats du conseiller à la sécurité désigné pour chaque entreprise, le cas échéant;
- 16) le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la période minimale de conservation du document de transport de marchandises dangereuses et des renseignements et de la documentation supplémentaires comme indiqué dans l'ADR;
- 17) le non-respect des dispositions réglementaires relatives à la formation des personnes concernées par le transport de marchandises dangereuses;
- 18) le fait de ne pas présenter les documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes.

3. Catégorie de risques III

Cette catégorie concerne les infractions aux dispositions de l'ADR se traduisant par un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux, et n'amenant pas à prendre des mesures correctives appropriées sur place, celles-ci pouvant être prises ultérieurement dans l'entreprise; si elles sont constatées lors de contrôles dans les entreprises, ces infractions font normalement l'objet d'autres mesures appropriées.

Sont notamment constitutifs d'une infraction de cette catégorie:

- 1) le non-respect de la réglementation relative à la taille des plaques-étiquettes ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les plaques-étiquettes ou étiquettes;
 - 2) le fait que certaines informations, à l'exception de celles relevant de la catégorie de risques I, ne figurent pas dans les documents de transport;
 - 3) le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur;
 - 4) le fait que chaque membre de l'équipage du véhicule n'ait pas sur lui un document d'identification portant sa photographie;
 - 5) le fait que les plaques-étiquettes et marques (y compris les panneaux orange) ou autres signes d'identification ne soient pas correctement apposés;
 - 6) la présentation tardive des documents et/ou rapports requis aux autorités compétentes.»
-

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2022/1999 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 19 octobre 2022****concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route (texte codifié)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

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,

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⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 95/50/CE du Conseil ⁽³⁾ a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle ⁽⁴⁾. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.
- (2) Les contrôles sur les transports de marchandises dangereuses par route sont effectués conformément au règlement (CE) n° 1100/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾, ainsi qu'au règlement (CEE) n° 3912/92 du Conseil ⁽⁶⁾.
- (3) Les procédures mises en place par les États membres pour contrôler les transports de marchandises dangereuses par route ainsi que leurs définitions relatives à ces transports devraient être de nature à garantir que le respect des normes de sécurité fixées dans la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ peut être vérifié efficacement.

⁽¹⁾ JO C 105 du 4.3.2022, p. 148.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 13 septembre 2022 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 4 octobre 2022.

⁽³⁾ 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 (JO L 249 du 17.10.1995, p. 35).

⁽⁴⁾ Voir la partie A de l'annexe IV.

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 1100/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008 concernant l'élimination de contrôles aux frontières des États membres dans le domaine des transports par route et par voies navigables (JO L 304 du 14.11.2008, p. 63).

⁽⁶⁾ Règlement (CEE) n° 3912/92 du Conseil du 17 décembre 1992 concernant les contrôles exercés dans la Communauté dans le domaine des transports par route et par voies navigables effectués par des moyens de transport immatriculés ou admis à la circulation dans un pays tiers (JO L 395 du 31.12.1992, p. 6).

⁽⁷⁾ Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

- (4) Il importe que les États membres assurent un niveau suffisant de contrôle sur l'ensemble de leur territoire, tout en évitant, dans la mesure du possible, de multiplier les contrôles des véhicules concernés.
- (5) Il y a lieu d'effectuer les contrôles en utilisant une liste d'éléments communs applicable au transport de marchandises dangereuses dans l'ensemble de l'Union.
- (6) Il convient, en outre, d'établir une liste d'infractions estimées par tous les États membres comme suffisamment graves pour entraîner, à l'égard des véhicules qui les auraient commises, des mesures appropriées en fonction des circonstances ou des impératifs de sécurité y compris, le cas échéant, le refus d'entrée de ces véhicules dans l'Union.
- (7) Afin d'assurer le respect des normes de sécurité du transport de marchandises dangereuses par route, il y a lieu de prévoir des contrôles dans les entreprises à titre préventif ou lorsque des infractions graves à la législation sur le transport de marchandises dangereuses auront été constatées sur la route.
- (8) Les contrôles en question devraient porter sur tous les transports de marchandises dangereuses par route effectués, en tout ou en partie, sur le territoire des États membres, indépendamment du lieu de provenance ou de destination des marchandises ou du pays d'immatriculation du véhicule.
- (9) En cas d'infractions graves ou répétées, il peut être demandé aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation du véhicule ou d'établissement de l'entreprise que des mesures appropriées soient prises et qu'elles informent l'État membre demandeur des suites qui ont été données.
- (10) Il convient de suivre l'application de la présente directive sur la base d'un rapport à présenter par la Commission.
- (11) Afin d'adapter la présente directive au progrès scientifique et technique, 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 pour modifier les annexes I, II et III de la présente directive, notamment pour tenir compte des modifications de la directive 2008/68/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»⁽⁸⁾. 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.
- (12) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir, assurer un niveau élevé de sécurité en matière de transport de marchandises dangereuses, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison des dimensions ou des effets de l'action, 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 énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (13) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit interne des directives indiqués dans la partie B de l'annexe IV,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. La présente directive s'applique aux contrôles que les États membres exercent sur les transports de marchandises dangereuses par route effectués au moyen de véhicules circulant sur leur territoire ou y entrant en provenance d'un pays tiers.

Elle ne s'applique pas aux transports de marchandises dangereuses effectués par des véhicules appartenant aux forces armées ou se trouvant sous la responsabilité de ces dernières.

⁽⁸⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

2. La présente directive ne réduit en rien le droit des États membres de contrôler, dans le respect du droit de l'Union, les transports nationaux et internationaux de marchandises dangereuses effectués, sur leur territoire, par des véhicules non couverts par la présente directive.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «véhicule»: tout véhicule à moteur, complet ou incomplet, destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs agricoles et forestiers et de toute machine mobile;
- b) «marchandises dangereuses»: les marchandises dangereuses telles qu'elles sont définies à l'article 1^{er}, point b), de l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), conclu à Genève le 30 septembre 1957, et aux annexes A et B dudit accord, visées à l'annexe I, section I.1 de la directive 2008/68/CE;
- c) «transport»: toute opération de transport par route effectué par un véhicule, entièrement ou partiellement, sur les voies publiques situées sur le territoire d'un État membre, incluant les activités de chargement et de déchargement couvertes par la directive 2008/68/CE, sans préjudice du régime prévu par les législations des États membres en ce qui concerne la responsabilité découlant de ces opérations;
- d) «entreprise»: toute personne physique, toute personne morale, avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité, qui transportent, chargent, déchargent ou font transporter des marchandises dangereuses, ainsi que ceux qui stockent temporairement, collectent, conditionnent ou reçoivent de telles marchandises dans le cadre d'une opération de transport et qui sont situés sur le territoire de l'Union;
- e) «contrôle»: tout contrôle ou toute inspection, vérification ou formalité qui est effectué par les autorités compétentes pour des raisons de sécurité inhérente au transport de marchandises dangereuses.

Article 3

1. Les États membres veillent à ce qu'une proportion représentative des transports de marchandises dangereuses par route soit soumise aux contrôles prévus par la présente directive, afin de vérifier leur conformité avec la législation sur le transport de marchandises dangereuses par route.

2. Ces contrôles sont effectués sur le territoire d'un État membre conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1100/2008 et à l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 3912/92.

Article 4

1. Pour effectuer les contrôles prévus par la présente directive, les États membres utilisent la liste de contrôle figurant à l'annexe I. Un exemplaire de cette liste ou un document constatant l'exécution du contrôle établi par l'autorité qui a effectué ce contrôle, est remis au conducteur du véhicule et est présenté sur demande afin de simplifier ou d'éviter, dans la mesure du possible, d'autres contrôles ultérieurs.

Le premier alinéa ne préjuge pas du droit des États membres d'effectuer des actions spécifiques de contrôles ponctuels.

2. Les contrôles sont effectués par sondage et couvrent, dans toute la mesure du possible, une partie étendue du réseau routier.

3. Les endroits choisis pour les contrôles permettent la mise en conformité des véhicules trouvés en infraction ou lorsque l'autorité qui effectue le contrôle le juge approprié, leur immobilisation, sur place ou à un endroit désigné à cet effet par cette autorité, sans que cela constitue un danger pour la sécurité.

4. Le cas échéant, et à condition que cela ne constitue pas un danger pour la sécurité, des prises d'échantillons des produits transportés peuvent être effectuées en vue de leur examen par des laboratoires reconnus par l'autorité compétente.
5. Les contrôles ne doivent pas dépasser un temps raisonnable.

Article 5

Sans préjudice d'autres sanctions qui pourraient être appliquées, lorsqu'une ou plusieurs infractions figurant notamment parmi celles reprises à l'annexe II ont été constatées au cours de transports de marchandises dangereuses par route, les véhicules concernés peuvent être immobilisés, sur place ou à un endroit désigné à cet effet par les autorités de contrôle, et obligés de se mettre en conformité avant de poursuivre leur voyage, ou faire l'objet d'autres mesures appropriées en fonction des circonstances ou des impératifs de sécurité y compris, le cas échéant, le refus d'entrée de ces véhicules dans l'Union.

Article 6

1. Des contrôles peuvent également être effectués dans les entreprises à titre préventif ou lorsque des infractions mettant en danger la sécurité du transport de marchandises dangereuses auront été constatées sur la route.

Ces contrôles doivent viser à assurer que les conditions de sécurité dans lesquelles s'effectuent les transports de marchandises dangereuses par route sont conformes à la législation applicable en la matière.

2. Lorsqu'une ou plusieurs infractions, figurant notamment parmi celles reprises à l'annexe II, ont été constatées en matière de transports de marchandises dangereuses par route, les transports concernés doivent être mis en conformité avant de quitter l'entreprise ou faire l'objet d'autres mesures appropriées.

Article 7

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour la bonne application de la présente directive.
2. Les infractions graves ou répétées mettant en danger la sécurité du transport des marchandises dangereuses, commises par un véhicule ou une entreprise non résidents, sont signalées aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation du véhicule ou d'établissement de l'entreprise.

Les autorités compétentes de l'État membre où une infraction grave ou répétée a été constatée peuvent demander aux autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation du véhicule ou d'établissement de l'entreprise de prendre des mesures appropriées à l'encontre du ou des contrevenants.

Les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation du véhicule ou d'établissement de l'entreprise communiquent aux autorités compétentes de l'État membre où les infractions ont été constatées les mesures prises, le cas échéant, à l'égard du transporteur ou de l'entreprise concerné.

Article 8

Si, lors d'un contrôle routier d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre, les constatations effectuées donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions graves ou répétées qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des éléments nécessaires, les autorités compétentes des États membres concernés s'accordent mutuellement assistance en vue de clarifier la situation.

Dans le cas où, pour ce faire, l'État membre compétent procède à un contrôle dans l'entreprise, les résultats de ce contrôle sont portés à la connaissance des autres États membres concernés.

Article 9

1. Pour chaque année de calendrier, et au plus tard douze mois après l'écoulement de celle-ci, chaque État membre adresse à la Commission un rapport, établi conformément au modèle de formulaire normalisé figurant à l'annexe III de la présente directive, relatif à l'application de la directive 95/50/CE et de la présente directive, comprenant les indications suivantes:

- a) si possible, le volume recensé ou estimé de marchandises dangereuses transportées par route, en tonnes transportées ou en tonnes par kilomètre;
- b) le nombre de contrôles effectués;
- c) le nombre de véhicules contrôlés, selon le lieu d'immatriculation (véhicules immatriculés sur le territoire national, d'autres États membres ou de pays tiers);
- d) le nombre d'infractions constatées, par catégorie de risques visée à l'annexe II;
- e) le nombre et le type de sanctions infligées.

2. Pour la première fois en 1999 et par la à la suite du moins tous les trois ans, la Commission transmet au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à l'application de la directive 95/50/CE et de la présente directive par les États membres comprenant les indications prévues au paragraphe 1.

Article 10

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 11 en ce qui concerne la modification des annexes I, II and III de la présente directive pour les adapter au progrès scientifique et technique dans les domaines régis par la présente directive, notamment pour tenir compte des modifications de la directive 2008/68/CE.

Article 11

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 10 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 26 juillet 2019. 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 10 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 10 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.

Article 12

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 13

La directive 95/50/CE, telle que modifiée par les actes visés dans la partie A de l'annexe IV, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne des directives indiqués dans la partie B de l'annexe IV.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe V.

Article 14

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

Article 15

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 19 octobre 2022.

Par le Parlement européen
La présidente
R. METSOLA

Par le Conseil
Le président
M. BEK

ANNEXE I

Liste de contrôle

(visée à l'article 4)

1. Lieu de contrôle	2.	Date	3.	Heure
.....				
4. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation du véhicule				
5. Marque de nationalité et numéro d'immatriculation de la remorque/semi-remorque				
6. Entreprise effectuant le transport/adresse				
7. Conducteur/Convoyeur				
8. Expéditeur, adresse, lieu du chargement ⁽¹⁾ ⁽²⁾				
9. Destinataire, adresse, lieu du chargement ⁽¹⁾ ⁽²⁾				
10. Quantité totale de marchandises dangereuses par unité de transport				
11. Limite de quantité ADR 1.1.3.6 dépassée	☐ oui	☐ non		
12. Mode de transport	☐ en vrac	☐ colis	☐ citerne	
Documents de bord				
13. Document de transport	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
14. Consignes écrites	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
15. Accord bilatéral/multilatéral/autorisation nationale	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
16. Certificat d'agrément des véhicules	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
17. Certificat de formation du conducteur	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
Opération de transport				
18. Marchandise autorisée pour le transport	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
19. Véhicules autorisés pour les marchandises transportées	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
20. Dispositions relatives au mode de transport (en vrac, en colis, en citerne)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
21. Interdiction de chargement en commun	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
22. Chargement, arrimage de la charge et manutention ⁽³⁾	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
23. Fuite de marchandises ou endommagement de colis ⁽³⁾	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
24. Numéro ONU colis/citerne ⁽²⁾ ⁽³⁾ (ADR 6)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
25. Marquage (ex. n° ONU) et étiquetage des colis (ADR 5.2) ⁽²⁾	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	
26. Placardage des citernes/véhicules (ADR 5.3.1)	☐ contrôlé	☐ infraction relevée	☐ sans objet	

⁽¹⁾ Ne remplir que s'il y a un rapport avec une infraction.⁽²⁾ À mentionner sous «remarques» pour les opérations de groupage de transports.⁽³⁾ Contrôle des infractions apparentes.

27. Marquage véhicule/unité de transport (panneau orange, température élevée) (ADR 5.3.2-3) ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet

Équipements à bord

28. Équipements de sécurité d'usage général indiqués dans l'ADR ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet

29. Équipements adaptés aux marchandises transportées ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet

30. Autres équipements indiqués dans les consignes écrites ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet

31. Extincteur(s) d'incendie ☐ contrôlé ☐ infraction relevée ☐ sans objet

32. Catégorie du risque le plus grave de l'infraction relevée ☐ Catégorie I ☐ Catégorie II ☐ Catégorie III

33. Remarques

34. Autorité/agent ayant effectué le contrôle

ANNEXE II

Infractions

Aux fins de la présente directive, la liste suivante, qui n'est pas exhaustive, et qui comporte trois catégories de risques (la catégorie I réunissant les risques les plus graves), fournit des orientations afin de déterminer ce qui doit être considéré comme une infraction.

La détermination de la catégorie de risques doit tenir compte des circonstances particulières et être laissée à la discrétion de l'autorité ou de l'agent qui effectue le contrôle routier.

Les manquements qui ne sont pas énumérés dans les catégories de risques sont classés sur la base de la description des catégories.

Lorsqu'il y a plusieurs infractions par unité de transport, seule la catégorie des risques les plus graves (comme mentionnée au point 32 de l'annexe I) est retenue pour l'établissement du rapport (conformément au modèle de formulaire normalisé indiqué à l'annexe III).

1. Catégorie de risques I

Infractions aux dispositions applicables de l'ADR entraînant un risque élevé de décès, de dommages corporels graves ou de dommages environnementaux importants, et devant normalement amener à prendre immédiatement des mesures correctives appropriées, telle que l'immobilisation du véhicule.

Sont constitutifs d'une infraction de cette catégorie:

- 1) le transport de marchandises dangereuses interdites au transport;
- 2) toute fuite de substances dangereuses;
- 3) l'utilisation d'un mode de transport interdit ou d'un moyen de transport inapproprié;
- 4) le transport en vrac dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état;
- 5) le transport dans un véhicule dépourvu d'un certificat d'agrément;
- 6) le fait que le véhicule n'est plus conforme aux normes d'agrément et présente un danger immédiat (si cette dernière condition n'est pas remplie, on se trouve dans la catégorie de risques II);
- 7) l'utilisation de colis non agréés;
- 8) le fait que l'emballage ne soit pas conforme à l'instruction d'emballage applicable;
- 9) le non-respect des dispositions spéciales relatives à l'emballage en commun;
- 10) le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage du chargement;
- 11) le non-respect des règles régissant le chargement en commun de colis;
- 12) le non-respect des degrés de remplissage autorisés des citernes ou des colis;
- 13) le non-respect des dispositions limitant les quantités transportées par unité de transport;
- 14) le transport de marchandises dangereuses sans indication de leur présence (par exemple, documents, marquage et étiquetage des colis, placardage et marquage des véhicules);
- 15) le transport sans aucun placardage ou marquage sur le véhicule;
- 16) l'absence d'informations relatives à la substance transportée permettant de déterminer l'existence d'un risque de la catégorie I (par exemple, numéro ONU, dénomination, groupe d'emballage);
- 17) le fait que le conducteur ne détienne pas un certificat de formation professionnelle valide;
- 18) l'utilisation de feu ou d'ampoules à nu;
- 19) le non-respect de l'interdiction de fumer.

2. Catégorie de risques II

Infractions aux dispositions applicables de l'ADR entraînant un risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux, et devant normalement amener à prendre des mesures correctives appropriées, comme l'obligation de se mettre en ordre sur les lieux mêmes du contrôle dans la mesure du possible ou, au plus tard, à l'issue de l'opération de transport en cours.

Sont constitutifs d'une infraction de cette catégorie:

- 1) le fait que l'unité de transport soit composée de plus d'une remorque/semi-remorque;
- 2) le fait que le véhicule ne soit plus conforme aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat;
- 3) le fait que le véhicule ne transporte pas d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner tels que prescrits; un extincteur peut être jugé en état de fonctionner s'il n'y a que le plomb prescrit et/ou la date d'expiration qui manquent; cependant, cela ne vaut pas si l'extincteur est visiblement devenu inutilisable, par exemple si le manomètre est à zéro;
- 4) le fait que le véhicule ne transporte pas les équipements prescrits dans l'ADR ou dans les consignes écrites;
- 5) le fait que les dates d'essai et d'inspection et les durées d'utilisation des colis, des grands récipients vrac (GRV) ou des grands emballages n'aient pas été respectées;
- 6) le fait de transporter des emballages contenant des colis, des GRV et de grands emballages endommagés, ou des emballages vides, non nettoyés et endommagés;
- 7) le transport de marchandise en colis dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état;
- 8) le fait que des citernes ou des wagons-citernes (y compris vides et non nettoyés) n'aient pas été fermés convenablement;
- 9) le transport d'un emballage combiné avec un emballage extérieur non convenablement fermé;
- 10) un étiquetage, marquage ou placardage incorrect;
- 11) l'absence de consignes écrites conformes à l'ADR, ou la présence de consignes écrites non pertinentes pour les marchandises transportées;
- 12) le fait que le véhicule ne soit pas convenablement surveillé ou garé.

3. Catégorie de risques III

Infractions aux dispositions applicables se traduisant par un faible risque de dommages corporels ou de dommages environnementaux, et n'amenant pas à prendre des mesures correctives appropriées sur place, celles-ci pouvant être prises ultérieurement dans l'entreprise.

Sont constitutifs d'une infraction de cette catégorie:

- 1) le fait que la taille des panneaux ou des étiquettes, ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les panneaux ou les étiquettes ne soit pas réglementaire;
 - 2) le fait que certaines informations, autres que celles visées au point 16) de la catégorie de risques I, ne figurent pas dans les documents de transport;
 - 3) le fait que le certificat de formation ne se trouve pas à bord du véhicule mais que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur.
-

ANNEXE III

**Modèle de formulaire normalisé pour l'élaboration du rapport à adresser à la Commission
concernant les infractions et les sanctions**

Pays:.....Année:

CONTRÔLE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE

		Lieu d'immatriculation des véhicules ⁽¹⁾			Nombre total
		Pays où a lieu le contrôle	Autre État membre de l'UE	Pays tiers	
Nombre d'unités de transport contrôlées sur la base du contenu du chargement (et ADR)					
Nombre d'unités de transport non conforme à l'ADR					
Nombre d'unités de transport immobilisées					
Nombre d'infractions relevées, par catégorie de risques ⁽²⁾	Catégorie de risques I				
	Catégorie de risques II				
	Catégorie de risques III				
Nombre de sanctions infligées, par catégorie de sanction	Avertissement				
	Amende				
	Autres				

QUANTITÉ TOTALE ESTIMÉE DES MARCHANDISES DANGEREUSES TRANSPORTÉES PAR ROUTE:	 t	soit t/km
---	---------	-----------------

⁽¹⁾ Aux fins de la présente annexe, le pays d'immatriculation est celui de l'immatriculation du véhicule à moteur.

⁽²⁾ Lorsqu'il y a plusieurs infractions par unité de transport, seule la catégorie des risques les plus graves (comme indiqué au point 32 de l'annexe I doit être appliquée.

ANNEXE IV

A

Directive abrogée avec la liste de ses modifications successives

(visées à l'article 13)

Directive 95/50/CE du Conseil (JO L 249 du 17.10.1995, p. 35)

Directive 2001/26/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 168 du 23.6.2001, p. 23).

Directive 2004/112/CE de la Commission (JO L 367 du
14.12.2004, p. 23).

Directive 2008/54/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 162 du 21.6.2008, p. 11).

Règlement (UE) 2019/1243 du Parlement européen et du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 241).
uniquement le point IX(1) de l'annexe

B

Délais de transposition en droit interne

(visés à l'article 13)

Directive	Date limite de transposition
95/50/CE	1 ^{er} janvier 1997
2001/26/CE	23 décembre 2001
2004/112/CE	14 décembre 2005
2008/54/CE	—

ANNEXE V

Tableau de correspondance

Directive 95/50/CE	Présente directive
Article 1	Article 1
Article 2, phrase introductive	Article 2, phrase introductive
Article 2, premier tiret	Article 2, point a)
Article 2, deuxième tiret	Article 2, point b)
Article 2, troisième tiret	Article 2, point c)
Article 2, quatrième tiret	Article 2, point d)
Article 2, cinquième tiret	Article 2, point e)
Article 3, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1, première phrase	Article 4, paragraphe 1, premier alinéa
Article 4, paragraphe 1, deuxième phrase	Article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 4, paragraphes 2 à 5	Article 4, paragraphes 2 à 5
Article 5	Article 5
Article 6, paragraphe 1	Article 6, paragraphe 1, premier alinéa
Article 6, paragraphe 2, premier alinéa	Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 6, paragraphe 2
Article 7	Article 7
Article 8, première phrase	Article 8, premier alinéa
Article 8, deuxième phrase	Article 8, deuxième alinéa
Article 9, paragraphe 1, phrase introductive	Article 9, paragraphe 1, phrase introductive
Article 9, paragraphe 1, premier tiret	Article 9, paragraphe 1, point a)
Article 9, paragraphe 1, deuxième tiret	Article 9, paragraphe 1, point b)
Article 9, paragraphe 1, troisième tiret	Article 9, paragraphe 1, point c)
Article 9, paragraphe 1, quatrième tiret	Article 9, paragraphe 1, point d)
Article 9, paragraphe 1, cinquième tiret	Article 9, paragraphe 1, point e)
Article 9, paragraphe 2	Article 9, paragraphe 2
Article 9 bis	Article 10
Article 9 bis bis	Article 11
Article 10, paragraphe 1	—
Article 10, paragraphe 2	Article 12
—	Article 13
Article 11	Article 14
Article 12	Article 15
Annexes I, II et III	Annexes I, II et III
—	Annexe IV
—	Annexe V



Fiche financière

Le présent projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de disposition dont l'application est susceptible de grever le budget conformément à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.