

## **Projet de règlement grand-ducal modifiant**

- 1. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques**
- 2. le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points**

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

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;

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

Vu les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre d'agriculture;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

**A r r ê t o n s :**

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

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :

1. A la rubrique 2.3., un point e) est introduit avec le libellé suivant :

« e) Véhicule automoteur à carburant de substitution : véhicule à moteur visé à la rubrique 2.3., points a) - d), sauf un véhicule alimenté entièrement à l'essence ou au diesel. »

2. Sont ajoutées après le point 5.17. de nouvelles rubriques 5.18., 5.19. et 5.20. libellées comme suit :

« 5.18. Transport combiné : transport de marchandises pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur d'une longueur de 6,10 m (20 pieds) et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier :

- soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,
- soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.

5.19. Opération de transport intermodal :

1. Une opération de transport combiné définie à la rubrique 5.18. dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds) ; ou
2. une opération de transport par voie d'eau dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds), pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union européenne. La distance de 150 kilomètres visée ci-dessus peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé.

5.20. Chargeur : une entité juridique ou personne physique ou morale désignée sur le connaissement ou sur le document de transport équivalent, en tant que chargeur et/ou au nom ou pour le compte de laquelle un contrat de transport avec l'entreprise de transport a été conclu. »

**Art. 2.** Le troisième tiret de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 3 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est remplacé par le libellé suivant :

«- 2,60 m pour les véhicules conditionnés ou transportant des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés »

**Art. 3.** L'article 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Entre les alinéas 4 et 5 est introduit un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Par dérogation à ce qui précède, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 8ter de la directive 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE précitée, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues aux alinéas 1, 2 et 3 du présent article, afin de permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou ensemble de véhicules, sans pour autant augmenter la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules. »

2. Entre les alinéas 6 et 7 est introduit un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Par dérogation aux dispositions des alinéas 3 et 7 un véhicule ou véhicule articulé transportant des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur de 13,72 m (45 pieds) et effectuant des opérations de transport intermodal peut dépasser les longueurs prévues audits alinéas de 15 cm. »

**Art. 4.** Au premier tiret de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 4bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, les termes « troisième alinéa de l'article 4 » sont remplacés par les termes « septième alinéa de l'article 4 ».

**Art. 5.** L'article 12 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est modifié comme suit :

1. Entre le deuxième et le troisième tiret du point 1<sup>o</sup> du paragraphe 3 est introduit un nouveau tiret avec le libellé suivant :

« - à trois essieux et à carburant de substitution.....27  
t »

2. Le point 3<sup>o</sup> du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3<sup>o</sup> autobus ou autocar

- à deux essieux.....19,5  
t

- à articulation à trois essieux.....28  
t
- à articulation à trois essieux et à carburant de substitution .....29  
t »

**2) Modifications 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. 6.** Le catalogue des avertissements taxés qui figure 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 est modifié comme suit :

1. A la rubrique 3, l'infraction 01 est portée de 74 à 145 euros.
2. A la rubrique 4, les infractions 01, 02, 03, 04 et 05 sont portées de 74 à 145 euros.
3. A la rubrique 6, l'infraction 01 est portée de 74 à 145 euros.
4. A la rubrique 12, les infractions 01 et 02 sont portées de 74 à 145 euros.

**Art. 7.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région, Notre Ministre de la Justice et notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

## **Projet de règlement grand-ducal modifiant**

- 1. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques**
- 2. 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**

### **I. Exposé des motifs**

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 2015/719/UE modifiant la directive modifiée 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Cette transposition se fait par le biais d'une modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que par une modification de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

En 1984, les membres de la Communauté européenne ont pour une première fois édité des normes communes en ce qui concerne le poids, les dimensions ainsi que d'autres caractéristiques techniques connexes de certains véhicules routiers dans le cadre d'une politique commune des transports. Ils ont ainsi établi des normes communes permettant de mieux utiliser les véhicules routiers dans le trafic international entre les différents Etats membres.

Toutefois, au fil des années, ces dispositions ont été modifiées de façon substantielle en tenant compte de l'évolution technique dans le domaine de la construction de véhicules notamment.

Partant, en 1996, lorsqu'une nouvelle modification de la directive de 1984 s'imposait, il a été décidé, pour des questions de clarté et de rationalisation, de procéder à une refonte complète des dispositions en la matière. Cette refonte a résulté dans la directive 96/53/CE.

En 2002, ladite directive a pour une première fois été modifiée par la directive 2002/7/CE puisqu'il a été jugé à l'époque qu'il était nécessaire d'harmoniser les dimensions maximales autorisées pour les véhicules routiers affectés au transport de personnes, étant donné que les divergences entre les règles en vigueur dans les différents Etats membres en ce qui concerne les dimensions des véhicules routiers de transport de personnes avaient des effets négatifs sur les conditions de concurrence et pouvaient constituer un obstacle au trafic entre les Etats membres.

La modification de la directive 96/53/CE par la directive 2015/719/UE s'inscrit dans la politique européenne des dernières années en mettant l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier celles de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de renforcer la sécurité routière, d'adapter la législation pertinente aux évolutions technologiques et aux nouveaux besoins du marché et de faciliter les opérations de transport intermodal, tout en assurant une concurrence loyale et en protégeant les infrastructures routières.

Ainsi, les modifications visent à autoriser l'installation de dispositifs aérodynamiques aux véhicules, d'améliorer la sécurité routière, d'augmenter la masse maximale autorisée pour les véhicules à carburant de substitution, d'augmenter la longueur et la masse maximale autorisée des véhicules dans le cadre du transport de conteneurs, notamment pour promouvoir les opérations de transport intermodal, ainsi que d'augmenter la masse maximale autorisée dans le cadre du transport de passagers.

En effet, une amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait des gains significatifs en matière de performances énergétiques des véhicules, éventuellement en conjonction avec les dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables adjoints à l'arrière des véhicules. Toutefois, dans les limites de longueur actuelles fixées par la directive 96/53/CE, cette amélioration n'est pas possible sans une réduction de la charge utile des véhicules et sans mettre en danger l'équilibre économique du secteur du transport routier. Pour cette raison, une dérogation aux longueurs maximales est proposée sans pour autant augmenter la charge utile du véhicule.

En outre, le nouveau profilage des cabines peut également contribuer à améliorer la sécurité routière en réduisant les angles morts de vision des conducteurs, notamment ceux situés sous le pare-brise, et devrait ainsi permettre de sauver la vie de nombreux usagers de la route vulnérables tels que les piétons ou les cyclistes. Un nouveau profilage des cabines pourrait aussi intégrer des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Par ailleurs, le gain potentiel de volume de la cabine devrait améliorer la sécurité et le confort du conducteur.

Afin de promouvoir les systèmes de propulsion alternatifs (systèmes de propulsion n'utilisant pas ou seulement partiellement des énergies fossiles), il est proposé d'augmenter la masse maximale autorisée pour ce type de véhicule, étant donné que l'utilisation tant de systèmes de propulsion alternatifs, qui comprennent des systèmes de propulsion hybrides (système qui à des fins de propulsion mécanique, tirent leur énergie d'un carburant consommable et/ou d'une batterie ou d'un autre dispositif de stockage d'alimentation électrique ou mécanique) ainsi que de véhicules qui fonctionnent entièrement à carburant de substitution (électricité, gaz...), réduit la pollution d'un côté, mais augmente le poids du véhicule, puisque ces systèmes sont en général plus lourds que ceux utilisés dans les véhicules à carburant conventionnel. En conséquence, il y a lieu d'augmenter la masse maximale autorisée de ces véhicules, puisque ce surpoids ne devrait pas être comptabilisé au détriment de la charge effective du véhicule, étant donné que cela pénaliserait le secteur du transport routier du point de vue économique. Néanmoins, ce surpoids ne devrait pas non plus entraîner l'augmentation de la charge utile du véhicule.

Le transport de marchandises dans des conteneurs est de plus en plus courant. Ces conteneurs d'une longueur de 13,72m (45 pieds) sont acheminés par tous les modes de transport. Cependant, bien que le transport de ces conteneurs soit actuellement possible sur le territoire du Benelux (Décision M (2014) 5 du Comité des Ministres Benelux), les composantes routières des opérations de transport intermodal ne peuvent actuellement s'effectuer que dans le cadre de procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs. Il est donc proposé d'allonger de la longueur autorisée des véhicules transportant lesdits conteneurs de 15 centimètres, ce qui pourrait dispenser les transporteurs de suivre ces procédures administratives et faciliter ainsi les opérations de transport intermodal, sans risque ni préjudice pour l'infrastructure routière ni pour les autres utilisateurs de la route.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, le poids moyen des passagers des autocars ainsi que celui de leurs bagages ont sensiblement augmenté depuis 1996. Compte tenu des limites de poids imposées par la directive 96/53/CE, le nombre de passagers transportés a été progressivement réduit. En outre, l'équipement nécessaire pour répondre aux exigences techniques en vigueur, telles que la norme Euro VI, augmente le poids des véhicules ainsi équipés. La nécessité de privilégier le transport collectif par rapport au transport individuel dans un souci de meilleure efficacité énergétique et afin de réduire les embouteillages impose de rétablir le nombre antérieur de passagers par autocar en tenant compte de l'augmentation de leur poids et de celui de leurs bagages. En conséquence, il est proposé d'augmenter la masse maximale autorisée des autobus et autocars.

La directive dont question prévoit également la mise en place de mesures appropriées en ce qui concerne les infractions liées à la surcharge. Le présent projet de loi prévoit donc les sanctions en cas d'infractions contre ces dispositions. Etant donné que le Code de la Route prévoit déjà des sanctions en matière de surcharge, le projet n'introduit que de nouvelles sanctions pour le chargeur et le transporteur dans le cadre d'un transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile.

De manière générale, il reste à noter que la directive prévoit l'augmentation de la masse maximale autorisée dans un bon nombre de cas en relation avec des véhicules munis de dispositifs aérodynamiques ou des véhicules propulsés totalement ou entièrement par des systèmes de propulsion alternatifs ou à carburant de substitution. Cependant, les dispositions relatives à la masse maximale autorisée au Grand-Duché des différents véhicules proviennent notamment de la Décision Benelux M (89) 7 et autorisent des masses maximales supérieures pour la conduite sur le territoire des pays du Benelux que les dispositions de la directive 96/53/CE. Partant, la transposition de ces dispositions pour le Luxembourg n'est pas nécessaire, puisque les limites nationales sont, pour la plupart des cas de figure, plus élevées que celles de la directive. Il s'en suit, que les modifications proposées tiennent uniquement compte de cas où la limite européenne est plus élevée que la limite nationale. A titre d'exemple, la limite nationale pour les poids lourds est, en conformité avec la décision Benelux M (89) 7, de 44t. Cependant, dans l'Union européenne cette limite est en vertu de la directive 96/53/CE de 40t, sauf exceptions.

Les modifications transposant les autres dispositions de la directive 2015/719/UE précitée qui ne sont pas reprises dans le présent projet de règlement grand-ducal, se trouvent dans le projet de loi visant à modifier loi modifiée du 14 février 1955 concernant la

réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui va de pair avec le présent projet de règlement grand-ducal.



## II. Commentaire des articles

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

La directive 2015/719/UE introduit un certain nombre de nouvelles définitions. Le présent article vise à les reprendre à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques qui regroupe les définitions du Code de la Route.

La directive introduit la notion des « carburants de substitution » ainsi que des « véhicules à carburant de substitution ». En analysant les définitions de la directive, il est évident que le législateur européen vise avec ces définitions des véhicules à moteur alimentés totalement ou partiellement par un carburant de substitution. Les carburants de substitution sont qualifiés comme des « carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports ; ils comprennent :

- a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques,
- b) l'hydrogène,
- c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé - GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié - GNL),
- d) le gaz de pétrole liquéfié (GPL),
- e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué/d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle ».

Les définitions des différents types de véhicules et de leurs dispositifs de propulsion sont actuellement regroupées au point 2.3. de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, précité.

Etant donné que ces définitions englobent déjà les véhicules propulsés partiellement ou totalement par des carburants de substitution (véhicules hybrides et véhicules électriques), il y a uniquement lieu d'ajouter une nouvelle définition délimitant les véhicules à carburant de substitution aux véhicules alimentés à l'essence ou au diesel.

En outre, cette façon de procéder permet d'inclure déjà implicitement en amont de nouvelles technologies futures dans la définition des véhicules à carburant de substitution en les délimitant clairement des véhicules à essence ou au diesel.

Partant, l'article dont question propose dans un premier point d'introduire un nouveau point e) à la rubrique 2.3. de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Dans un deuxième point le présent article reprend les autres définitions du point 2 de l'article premier de la directive 2015/719/UE et propose de les ajouter après le point 5.17. de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Ainsi, les définitions de l'« opération de transport intermodal » et celle du « chargeur » sont introduites.

En ce qui concerne la définition de l'opération de transport intermodal, celle-ci prévoit que la distance de 150 kilomètres peut être dépassée en vue d'atteindre un terminal de transport approprié pour certains types de véhicules. Ces véhicules peuvent dépasser les 40t prévues par la directive (42t resp. 44t). Or, au Luxembourg, la masse maximale autorisée pour ce type de véhicules est de 44t (cf. exposé des motifs). Une reprise de cette disposition n'est donc pas nécessaire.

Pour des raisons de lisibilité la définition du « transport combiné » émanant de la directive 92/106/CEE du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres est également reprise.

### **Ad article 2**

L'article 2 reprend les dispositions du paragraphe 9, b) de l'article premier de la directive 2015/719/UE. A noter que les dispositions reprises sub a) se trouvent déjà au 4<sup>e</sup> tiret de l'alinéa premier de l'article 3 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

### **Ad article 3**

L'article 3 reprend dans un premier point les dispositions de l'article nouveau 8ter, paragraphe 1, de la directive 96/53/CE. Il est proposé que les véhicules qui sont équipés de dispositifs aérodynamiques puissent dépasser les longueurs maximales sans pour autant augmenter la longueur de chargement. A noter que les dispositions opérationnelles de ces dispositifs aérodynamiques doivent encore être fixées par la Commission européenne.

Le deuxième point de cet article transpose les dispositions de l'article nouveau 10quarter de la directive 96/53/CE. Cet article prévoit une augmentation de la longueur maximale autorisée de 15cm de véhicules effectuant des transports routiers de conteneurs ou de caisses mobiles dans le cadre d'une opération de transport intermodal.

### **Ad article 4**

L'article 4 vise à corriger un renvoi erroné. En effet, lors d'une modification en 2015 de l'article 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, il a été omis de mettre à jour le renvoi qui se trouve à l'article 4bis. En considérant les modifications audit article 4 par l'article 3 du présent projet de règlement grand-ducal, il doit en conséquence être renvoyé à l'alinéa 7 de l'article 4 et non pas à l'alinéa 3.

### **Ad article 5**

L'article 5 du projet de règlement grand-ducal transpose les dispositions de l'article 10ter de la directive qui vise les points 2.3.1, 2.3.2, 2.4 et 3 de l'annexe I. Ledit article de la directive modifie les dispositions relatives à la masse maximale autorisée des véhicules.

Les dispositions relatives à la masse maximale autorisée se trouvent à l'article 12 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Etant donné que la plupart des modifications prévues par la directive en ce qui concerne la masse maximale autorisée des véhicules figure déjà dans la législation nationale en vertu des Décisions Benelux (cf. considérations générales), le présent projet se limite à reprendre les dispositions qui diffèrent du Code de la Route actuel.

Ainsi, le projet introduit une nouvelle masse maximale autorisée pour les véhicules à trois essieux utilisant du carburant de substitution de 27t, les « simples » véhicules à trois essieux étant limités à 26t.

En outre, sont introduites deux dispositions relatives à la masse maximale autorisée des autobus et autocars. Partant, la masse maximale autorisée de véhicules à deux essieux est augmentée de 19t à 19,5t et il est introduit une nouvelle disposition fixant à 29t la masse maximale autorisée pour les bus ou cars à articulation à trois essieux utilisant du carburant de substitution.

#### **Ad article 6**

L'article 6 vise à modifier 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.

Les poids lourds surchargés ou ne respectant pas les dimensions maximales constituent un danger pour la sécurité routière. De plus, les poids lourds surchargés provoquent des dégâts excessifs aux routes étant donné que le dépassement de la masse maximale autorisée entraîne normalement aussi un dépassement des charges admissibles par essieu. Enfin, la surcharge des poids lourds et le non-respect des dimensions maximales conduit à une concurrence déloyale tant entre les transporteurs routiers qu'envers les autres modes de transport.

En conséquence, il est proposé de porter les avertissements taxés dans le cadre de la surcharge et du non-respect des dimensions de 74 euros actuellement à 145 euros pour une plus forte dissuasion.

#### **Ad article 7**

Formule exécutoire.

## Tableau de transposition

### **Transposition de la directive 2015/719/UE modifiant la directive 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international**

Délai de transposition: 7 mai 2017

Application: p.m.

Lancement de la procédure législative: 2<sup>er</sup> semestre 2016

Articles	Directive 96/53 Version 2015	Modification LOI/AGD Circulation 1955	
<b>Art. 1</b>	<p>1. La présente directive s'applique:</p> <p>a) aux dimensions des véhicules à moteur des catégories M2 et M3 et de leurs remorques de catégorie 0 et des véhicules à moteur des catégories N2 et N3 et de leurs remorques de catégorie 03 et 04, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ( 1 );</p> <p>b) aux poids et à certaines autres caractéristiques des véhicules définis au point a) et spécifiés à l'annexe I point 2 de la présente directive.</p> <p>2. Tous les poids indiqués à l'annexe I ont valeur de normes de circulation et concernent donc les conditions de charge et non les normes de production, lesquelles seront définies par une directive ultérieure.</p> <p>3. La présente directive ne s'applique pas aux autobus articulés comportant plus d'une section articulée.</p>	p.m.	Pas de tran déjà reprise lors d'une m
<b>Art. 2</b>	<p>Aux fins de la présente directive, on entend par:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «véhicule à moteur»: tout véhicule pourvu d'un moteur à propulsion et circulant sur route par ses moyens propres,</li> <li>- «remorque»: tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises,</li> <li>- «semi-remorque»: tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle qu'une partie de cette remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son</li> </ul>		

<p>chargement soit supportée par ledit véhicule, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «ensemble de véhicules»:</li> <li>- soit un train routier constitué d'un véhicule à moteur attelé à une remorque,</li> <li>- soit un véhicule articulé constitué d'un véhicule à moteur couplé à une semi-remorque,</li> <li>- «véhicule conditionné»: tout véhicule dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 millimètres,</li> <li>- «autobus»: tout véhicule qui comporte plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de personnes et de leurs bagages. Il peut avoir un ou deux niveaux et peut aussi tracter une remorque à bagages,</li> <li>- «autobus articulé»: un autobus qui est composé de deux tronçons rigides reliés entre eux par une section articulée. Sur ce type de véhicule, les compartiments voyageurs situés dans chacun des deux tronçons rigides communiquent entre eux. La section articulée permet la libre circulation des voyageurs entre les tronçons rigides. La connexion et la disjonction entre les deux tronçons ne peuvent être faites qu'en atelier,</li> <li>- «dimensions maximales autorisées»: les dimensions maximales pour l'utilisation d'un véhicule prévues à l'annexe I de la présente directive,</li> <li>- «poids maximal autorisé»: le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un véhicule chargé,</li> <li>- «poids maximal autorisé par essieu»: le poids maximal pour l'utilisation en trafic international d'un essieu ou d'un groupe d'essieux chargé,</li> <li>- «charge indivisible»: la charge qui ne peut, aux fins du transport par route, être divisée en deux ou plusieurs chargements sans frais ou risque de dommage inconsidéré et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masses, être transportée par un véhicule à moteur, une remorque, un train routier ou un véhicule articulé qui réponde à tous égards aux dispositions de la présente directive,</li> <li>- «tonne»: le poids que représente la masse</li> </ul>	<p>Art. 1<sup>er</sup>RGD : L'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23</p>	<p>Définitions</p>
--	---	--------------------

	<p>d'une tonne et qui correspond à 9,8 kilo newtons (kN),</p> <p>- «carburants de substitution» les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports; ils comprennent:</p> <p>a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques,</p> <p>b) l'hydrogène,</p> <p>c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé - GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié - GNL),</p> <p>d) le gaz de pétrole liquéfié (GPL),</p> <p>e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué/d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle,</p> <p>- «véhicule à carburant de substitution» un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par la directive 2007/46/CE,</p> <p>- «opération de transport intermodal»</p> <p>a) les opérations de transports combinés définies à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 92/106/CEE du Conseil effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds; ou</p> <p>b) des opérations de transport par voie d'eau effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds, pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union. La distance de 150 kilomètres visée ci-dessus peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé, s'il s'agit de:</p> <p>i) véhicules conformes à l'annexe I, point 2.2.2, sous a) ou b); ou</p> <p>ii) véhicules conformes à l'annexe I, point 2.2.2, sous c) ou d), dans les cas où de telles distances sont autorisées dans l'État membre concerné.</p> <p>Pour les opérations de transport intermodal, le terminal de transport approprié le plus proche qui fournit le service peut être situé dans un État membre autre que celui dans lequel la</p>	<p>novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :</p> <p>1. A la rubrique 2.3., un point e) est introduit avec le libellé suivant :</p> <p>«e) Véhicule automoteur à carburant de substitution: véhicule à moteur visé à la rubrique 2.3., points a) - d), sauf un véhicule alimenté entièrement à l'essence ou au diesel. »</p> <p>2. Sont ajoutées après le point 5.17. de nouvelles rubriques 5.18., 5.19. et 5.20. libellées comme suit :</p> <p>« 5.18. Transport combiné : transport de marchandises pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur d'une longueur de 6,10 m (20 pieds) et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,</li> <li>- soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.</li> </ul>	<p>Définitions</p> <p>Définition t 92/106/CEE</p> <p>Etant donné véhicules c disposition</p>
--	---	---	--

	<p>cargaison a été chargée ou déchargée,</p> <p>- «chargeur» une entité juridique ou personne physique ou morale désignée sur le connaissance ou sur le document de transport équivalent, par exemple un connaissance direct, en tant que chargeur et/ou au nom ou pour le compte de laquelle un contrat de transport avec l'entreprise de transport a été conclu.</p> <p>Toutes les dimensions maximales autorisées indiquées à l'annexe I sont mesurées conformément à l'annexe I de la <b>directive 2007/46/CE</b>, sans tolérance positive.</p>	<p>5.19. Opération de transport intermodal :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Une opération de transport combiné définie à la rubrique 5.18. dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds) ; ou</li> <li>4. une opération de transport par voie d'eau dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds), pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union européenne. La distance de 150 kilomètres visée ci-dessus peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé.</li> </ol> <p>« 5.20. Chargeur : une entité juridique ou personne physique ou morale désignée sur le connaissance ou sur le document de transport équivalent, en tant que chargeur et/ou au nom ou pour le compte de laquelle un contrat de transport avec l'entreprise de transport a été conclu. »</p>	<p>p.m.</p>
<p><b>Art. 4</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les États membres n'autorisent pas la circulation normale sur leur territoire: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) de véhicules ou ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 et 4.4.</li> <li>b) de véhicules pour le transport national de personnes, qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.4 bis, 1.5 et 1.5 bis.</li> </ol> </li> <li>2. Les États membres peuvent néanmoins autoriser la circulation sur leur territoire: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) de véhicules ou ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.3, 2, 3, 4.1 et 4.3.</li> <li>b) de véhicules pour le transport national de personnes, qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.3, 2, 3, 4.1 et 4.3.</li> </ol> </li> </ol>	<p>p.m.</p>	

<p>3. Les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les dimensions maximales peuvent uniquement être admis à circuler sur la base d'autorisations spéciales délivrées sans discrimination par les autorités compétentes, ou sur la base de modalités non discriminatoires convenues cas par cas avec ces autorités lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont prévus pour transporter des charges indivisibles.</p> <p>4. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont utilisés pour le transport et qui effectuent certaines opérations de transport national n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, circulent sur leur territoire en ayant des dimensions qui s'écartent de celles indiquées à l'annexe I points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4. Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:</p> <p>a) les opérations de transport sont effectuées, sur le territoire d'un État membre, par des véhicules ou des ensembles de véhicules spécialisés, dans des circonstances telles qu'elles ne sont normalement pas effectuées par des véhicules en provenance d'autres États membres, par exemple les opérations liées à l'exploitation des forêts et à l'industrie forestière;</p> <p>b) l'État membre qui permet que des opérations de transport soient effectuées sur son territoire par des véhicules ou des ensembles de véhicules s'écartant des dimensions prévues à l'annexe I, autorise également l'utilisation de véhicules à moteur, remorques et semi-remorques conformes aux dimensions de l'annexe I, combinés de telle manière que l'on puisse obtenir au moins la longueur de chargement autorisée dans ces État membre afin que tout opérateur puisse bénéficier de conditions égales de concurrence (approche modulaire).</p> <p><del>L'État membre concerné qui doit adapter son infrastructure routière pour être en mesure de remplir la condition prévue au point b), peut néanmoins interdire, jusqu'au 31 décembre 2003 au plus tard, la circulation sur son territoire, en transport national, des véhicules ou des ensembles de véhicules qui dépassent les normes nationales en vigueur en ce qui</del></p>	<p>p.m.</p>	<p>Disposition nécessaire.</p>
---	-------------	--------------------------------



	<p><del>concerne les dimensions, sous réserve que la législation nationale reste applicable à tout transporteur communautaire de manière non discriminatoire.</del></p> <p><del>Les États membres informent la Commission des mesures prises en application du présent paragraphe.</del></p> <p>5. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules et ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne peuvent satisfaire à une ou plusieurs exigences de la présente directive effectuent certaines opérations de transport local pendant une période d'essai. Les États membres en informent la Commission.</p> <p><del>6. Les États membres peuvent autoriser que des véhicules ou des ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises et immatriculés ou mis en circulation avant la mise en application de la présente directive, circulent, jusqu'au 31 décembre 2006, sur leur territoire avec des dimensions dépassant celles indiquées à l'annexe I points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4 du fait de l'existence de dispositions ou de méthodes de mesure nationales différentes.</del></p> <p>7. Les États membres peuvent autoriser jusqu'au 31 décembre 2020 la circulation sur leur territoire des autobus qui ont été immatriculés ou mis en circulation avant la mise en œuvre de la présente directive et dont les dimensions sont supérieures à celles prévues à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.5 et 1.5 bis.</p>	p.m.	Disposition nécessaire.
<b>Art. 5</b>	<p><del>Les véhicules articulés mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1991 qui ne satisfont pas aux spécifications figurant à l'annexe I, points 1.6 et 4.4, sont considérés comme étant conformes à ces spécifications aux fins de l'article 3, à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 15,50 mètres.</del></p>	Art. 4. RGD : Au premier tiret de l'alinéa 1er de l'article 4bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité les termes « troisième alinéa de l'article 4 » sont remplacés par les termes « septième alinéa de l'article 4 ».	Modification La disposition figure déjà redresser é l'article 4b Lors d'une il a été omis à l'article 4 renvoi se Etant donné alinéa 5, l'a doit être ren
<b>Art. 6</b>	<p>1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les véhicules visés à l'article 1er et conformes à la présente directive, sont munis d'une des preuves visées aux points a), b) et c):</p> <p>a) une combinaison des deux plaques suivantes:</p> <p>- la «plaque de constructeur», établie et apposée conformément à la directive</p>	p.m.	L'article n' est seuleme fait référen

	<p>76/114/CEE (1),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la plaque relative aux dimensions conformes à l'annexe III, établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE;</li> <li>b) une plaque unique établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE et contenant les informations des deux plaques mentionnées au point a);</li> <li>c) un document unique délivré par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation. Ce document doit porter les mêmes rubriques et les mêmes informations que celles qui figurent sur les plaques mentionnées au point a). Il sera conservé à un endroit facilement accessible au contrôle et suffisamment protégé.</li> </ul> <p>2. Lorsque les caractéristiques du véhicule ne correspondent plus à celles indiquées sur la preuve de conformité, l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé prend les mesures nécessaires pour assurer que la preuve de conformité est modifiée.</p> <p>3. Les plaques et documents visés au paragraphe 1 sont reconnus par les États membres comme la preuve de la conformité des véhicules prévue par la présente directive.</p> <p>4. Les véhicules munis d'une preuve de conformité peuvent être soumis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en ce qui concerne les normes communes concernant les poids, à des contrôles par sondage,</li> <li>- en ce qui concerne les normes communes concernant les dimensions, uniquement à des contrôles en cas de suspicion de non-conformité à la présente directive.</li> </ul> <p>5. La colonne centrale de la preuve de conformité relative aux poids indique, le cas échéant, les valeurs communautaires en matière de poids applicables au véhicule en question. Pour les véhicules visés à l'annexe I point 2.2.2. c), la mention «44 t» est inscrite entre parenthèses sous le poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules.</p> <p>6. Chaque État membre peut décider, pour tout véhicule immatriculé ou mis en circulation sur son territoire, que les poids maximaux autorisés par sa législation nationale sont indiqués, dans la preuve de conformité, dans la colonne de gauche et que les poids techniquement admissibles sont indiqués dans la colonne de droite.</p>		
<b>Art. 8</b>	<p><del>L'article 3 n'est pas applicable en Irlande et au Royaume Uni jusqu'au 31 décembre 1998:</del></p> <p><del>a) en ce qui concerne les normes visées à l'annexe I points 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 et 3.3.2:</del></p>	p.m.	Disposition nécessaire.

	<p><del>—à l'exception des véhicules articulés visés au point 2.2.2 dont:</del></p> <p><del>i) le poids total en charge ne dépasse pas 38 tonnes;</del></p> <p><del>ii) le poids sur chaque essieu tridem, à l'écartement indiqué au point 3.3.2, ne dépasse pas 22,5 tonnes,</del></p> <p><del>—à l'exception des véhicules visés aux points 2.2.3, 2.2.4, 2.3 et 2.4 dont le poids total en charge ne dépasse pas:</del></p> <p><del>i) 35 tonnes pour les véhicules visés aux points 2.2.3 et 2.2.4,</del></p> <p><del>ii) 17 tonnes pour les véhicules visés aux points 2.3.1,</del></p> <p><del>iii) 30 tonnes pour les véhicules visés au point 2.3.3, sous réserve du respect des conditions énoncées à ce point et au point 4.3,</del></p> <p><del>iv) 27 tonnes pour les véhicules visés au point 2.4,</del></p> <p><del>b) en ce qui concerne la norme visée à l'annexe I point 3.4, à l'exception des véhicules visés aux points 2.2, 2.3 et 2.4, dont le poids par essieu moteur ne dépasse pas 10,5 tonnes.</del></p>		
<b>Art. 8bis</b>	<p><del>En ce qui concerne les autobus visés à l'annexe I, point 1.1, le Portugal et le Royaume Uni peuvent en refuser ou interdire l'usage sur leur territoire jusqu'au 9 mars 2005, sauf s'ils répondent aux critères de manœuvrabilité suivants:</del></p> <p><del>—le véhicule étant immobile et ses roues directrices orientées de telle sorte que, si le véhicule se mettait en mouvement, son extrémité avant décrirait un cercle d'un rayon de 12,50 m, un plan vertical tangent au côté du véhicule qui est dirigé vers l'extérieur du cercle est établi par le marquage d'une ligne au sol. Dans le cas d'un autobus articulé, les deux parties rigides sont alignées dans le plan,</del></p> <p><del>—lorsque l'autobus avance, d'un côté comme de l'autre, en suivant le cercle d'un rayon de 12,50 m, aucun de ses éléments ne peut déborder le plan vertical de plus de 0,80 m dans le cas d'un autobus rigide d'une longueur inférieure ou égale à 12 m ou de plus de 1,20 m dans le cas d'un autobus rigide d'une longueur supérieure à 12 m de long ou d'un autobus articulé.</del></p>	p.m.	Disposition nécessaire.
<b>Art. 8ter</b>	<p><del>1. Dans l'objectif d'améliorer leur efficacité énergétique, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, de la présente directive pour permettre l'adjonction de tels dispositifs à</del></p>	<p>L'article 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :</p> <p>1. Entre les alinéas 4 et 5 est introduit un nouvel alinéa libellé comme suit :</p> <p>« Par dérogation à ce qui précède, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences visées</p>	Disposition dans le CDI

<p>l'arrière des véhicules ou des ensembles de véhicules. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces dispositifs sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales n'entraînent pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.</p> <p>2. Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques visés au paragraphe 1, dont la longueur est supérieure à 500 millimètres, font l'objet d'une réception par type conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE.</p> <p>Le 27 mai 2017 au plus tard, la Commission évalue la nécessité d'adopter ou de modifier toutes exigences techniques pour la réception par type des dispositifs aérodynamiques énoncés dans ledit cadre, en tenant compte de la nécessité de garantir la sécurité routière et la sécurité des opérations de transport intermodal, et notamment:</p> <p>a) la fixation sécurisée des dispositifs afin de limiter le risque de détachement dans le temps, y compris au cours d'une opération de transport intermodal;</p> <p>b) la sécurité des autres usagers de la route, en particulier des usagers vulnérables, en assurant notamment la visibilité du marquage de gabarit lorsque des dispositifs aérodynamiques sont installés, en adaptant les exigences en matière de vision indirecte et, en cas de collision avec l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, en ne portant pas atteinte à la protection arrière contre l'encastrement.</p> <p>À cet effet, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier les règles pertinentes relatives à la réception par type établies dans le cadre de la directive 2007/46/CE.</p> <p>3. Les dispositifs aérodynamiques visés au paragraphe 1 satisfont aux conditions opérationnelles suivantes:</p> <p>a) en cas de risque pour la sécurité d'autres usagers de la route ou du conducteur, ils sont repliés, rétractés ou enlevés par le conducteur;</p> <p>b) lors de leur utilisation sur des infrastructures routières urbaines et interurbaines, il y a lieu de tenir compte des caractéristiques spéciales des zones où la vitesse est limitée à 50 km/h et où la présence d'usagers vulnérables est plus probable; et</p> <p>c) leur utilisation est compatible avec les opérations de transport intermodal, et, en</p>	<p>aux paragraphes 2 et 3 de l'article 8ter de la directive 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE précitée, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues aux alinéas 1, 2 et 3 du présent article, afin de permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou ensemble de véhicules, sans pour autant augmenter la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.»</p> <p>p.m.</p>	<p>p.m.</p> <p>p.m.</p>
--	---	-------------------------

	<p>particulier, lorsqu'ils sont rétractés ou repliés, ils ne dépassent pas la longueur maximale autorisée de plus de 20 centimètres.</p> <p>4. La Commission adopte les actes d'exécution fixant des dispositions détaillées garantissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre du paragraphe 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10 de la directive, paragraphe 2.</p> <p>5. Le paragraphe 1 est applicable à partir de la date de transposition ou d'application des modifications nécessaires apportées aux dispositifs visés au paragraphe 2 et après l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 4, le cas échéant.</p>		<p>p.m.</p> <p>p.m.</p>
<b>Art. 9</b>	<p><del>En ce qui concerne la norme visée à l'annexe I point 1.2 a), les États membres peuvent refuser ou interdire l'usage sur leur territoire, jusqu'au 31 décembre 1999, des autobus dont la largeur est supérieure à 2,50 mètres.</del></p> <p><del>Les États membres informent la Commission des mesures prises en application du présent article. La Commission en informe les autres États membres.</del></p>	p.m.	Disposition nécessaire.
<b>Art. 9bis</b>	<p>1. Dans le but d'améliorer l'efficacité énergétique, en particulier en ce qui concerne les performances aérodynamiques des cabines, ainsi que la sécurité routière, les véhicules ou les ensembles de véhicules qui satisfont aux exigences visées au paragraphe 2 et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, de la présente directive, pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques et l'efficacité énergétique, ainsi que les performances en matière de sécurité. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la charge utile de ces véhicules.</p> <p>2. Préalablement à leur mise sur le marché, les véhicules visés au paragraphe 1 font l'objet d'une réception conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE. Au plus tard le 27 mai 2017, la Commission évalue la nécessité d'élaborer des exigences techniques pour la réception par type des véhicules équipés de ces cabines telles qu'elles sont énoncées dans ledit cadre, en tenant compte de ce qui suit:</p>		<p>Pas de disposition</p> <p>Les dispositions reprises dans la proposition des modifications (3).</p> <p>Afin d'éviter les reprises, il est recommandé de modifier le COM.</p> <p>p.m.</p>

	<p>a) l'amélioration des performances aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules;</p> <p>b) les usagers vulnérables de la route et l'amélioration de leur visibilité pour les chauffeurs, en particulier par une réduction des angles morts pour les chauffeurs;</p> <p>c) la réduction des dommages ou des blessures causés aux autres usagers de la route en cas de collision;</p> <p>d) la sécurité et le confort des chauffeurs.</p> <p>À cet effet, la Commission présente, au besoin, une proposition législative visant à modifier les règles pertinentes sur la réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE.</p> <p>3. Le paragraphe 1 ne commence à s'appliquer que trois ans après la date de transposition ou d'application des modifications nécessaires apportées aux dispositifs visés au paragraphe 2, le cas échéant.</p>		p.m.
<b>Art. 10bis</b>	<p><del>En ce qui concerne l'annexe I, point 1.5 bis, la Commission présente au plus tard le 9 mars 2005 un rapport sur la faisabilité de la réduction de la valeur de 0,60 m, visée au deuxième alinéa dudit point, pour améliorer les conditions de sécurité liées à la manœuvrabilité des longs autobus. Le cas échéant, le rapport est assorti d'une proposition législative visant à modifier la présente directive en conséquence.</del></p>	p.m.	Disposition nécessaire.
<b>Art. 10ter</b>	<p>Les poids maximaux autorisés des véhicules à carburant de substitution sont ceux indiqués à l'annexe I, points 2.3.1, 2.3.2 et 2.4.</p> <p>Les véhicules à carburant de substitution doivent aussi respecter les limites de poids maximal autorisé par essieu indiquées à l'annexe I, point 3.</p> <p>Le poids supplémentaire requis par les véhicules à carburant de substitution est déterminé sur la base de la documentation fournie par le constructeur lorsque le véhicule en question fait l'objet d'une réception. Ce poids supplémentaire est indiqué dans le document probant officiel requis conformément à l'article 6.</p> <p>La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 nonies pour mettre à jour, aux fins de la présente directive, la liste des carburants de substitution visés à l'article 2 qui nécessitent un poids supplémentaire. Il importe particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués.</p>	<p>Art. 5. L'article 12 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est modifié comme suit :</p> <p>3. Entre le deuxième et le troisième tiret du point 1° du paragraphe 3 est introduit un nouveau tiret avec le libellé suivant :</p> <p>« - à trois essieux et à carburant de substitution .....27 t »</p> <p>4. Le point 3° du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :</p> <p>« 3° autobus ou autocar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à deux essieux.....19,5 t</li> <li>- à articulation à trois essieux.....28 t</li> <li>- à articulation à trois essieux et à carburant de substitution .....29 t »</li> </ul>	<p>Modification points 2.3. directive.</p> <p>Les dispositions trouvent dé transpositio</p> <p>p.m.</p>

<b>Art. 10 quarter</b>	<p>Les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, sous réserve, le cas échéant, de l'article 9 bis, paragraphe 1, et la distance maximale fixée à l'annexe I, point 1.6, peuvent être dépassées de 15 centimètres pour les véhicules ou les ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs d'une longueur de 45 pieds ou de caisses mobiles d'une longueur de 45 pieds, vides ou chargés, pour autant que le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile en question s'inscrive dans une opération de transport intermodal.</p>	<p>L'article 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :</p> <p>2. Entre les alinéas 6 et 7 est introduit un nouvel alinéa libellé comme suit :</p> <p>« Par dérogation aux disposition des alinéas 3 et 7 un véhicule ou véhicule articulé transportant des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur de 13,72 m (45 pieds) et effectuant des opérations de transport intermodal peut dépasser les longueurs prévues audits alinéas de 15 cm. »</p>	<p>Exception à</p>
<b>Art. 10 quinquies</b>	<p>1. Le 27 mai 2021 au plus tard, les États membres prennent des mesures spécifiques pour identifier les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé et qui devraient donc être contrôlés par leurs autorités compétentes pour s'assurer du respect des exigences de la présente directive. Ces mesures de poids peuvent être prises à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures routières, ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 4. Un État membre n'impose pas l'installation d'équipements de pesage embarqués sur les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont immatriculés dans d'autres États membres. Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national, lorsque des systèmes automatiques sont utilisés pour établir des violations de la présente directive et imposer des sanctions, lesdits systèmes automatiques doivent être certifiés. Lorsque les systèmes automatiques ne sont utilisés qu'à des fins d'identification, ils n'ont pas besoin d'être certifiés.</p> <p>2. Chaque État membre effectue chaque année civile un nombre approprié de contrôles du poids des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui soit proportionnel au nombre total de véhicules inspectés chaque année sur son territoire.</p> <p>3. Les États membres veillent, conformément à l'article 18 du règlement (CE) n o 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, à ce que les autorités compétentes échangent des informations sur les infractions et sanctions relatives au présent article.</p> <p>4. Les équipements de pesage embarqués, visés au paragraphe 1, sont précis et fiables, totalement interoperables et compatibles avec tous les types de véhicules.</p> <p>5. Au plus tard le 27 mai 2016, la Commission</p>		<p>Pas de mod Uniquement contrôle.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p>

	<p>adopte les actes d'exécution fixant des dispositions détaillées garantissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre des règles en matière d'interopérabilité et de compatibilité visées au paragraphe 4.</p> <p>Afin d'assurer l'interopérabilité, ces dispositions détaillées permettent la communication à tout moment des données de pesage aux autorités compétentes ainsi qu'au conducteur à partir d'un véhicule en mouvement. Ladite communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906. En outre, cette communication garantit que les autorités compétentes des États membres puissent communiquer et échanger des informations de manière identique avec les véhicules et ensembles de véhicules immatriculés dans tout État membre et utilisant des équipements embarqués de pesage.</p> <p>Afin de veiller à la compatibilité avec tous les types de véhicules, les systèmes embarqués des véhicules à moteur ont la capacité de recevoir et de traiter toute donnée provenant de tout type de remorque ou semi-remorque fixée au véhicule à moteur.</p> <p>Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 decies, paragraphe 2.</p>		p.m.
<b>Art. 10 sexies</b>	<p>Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, non discriminatoires, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ce régime à la Commission.</p>		Cf. transpo autres infra de 1955, le
<b>Art. 10 septies</b>	<p>1. Pour le transport de conteneurs et de caisses mobiles, les États membres fixent des règles imposant:</p> <p>a) au chargeur de remettre au transporteur auquel il confie le transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile une déclaration indiquant le poids de ce conteneur ou de cette caisse mobile transporté; et</p> <p>b) au transporteur de donner accès à tout document utile remis par le chargeur.</p> <p>2. Les États membres fixent les règles de responsabilité s'imposant au chargeur comme au transporteur, s'il y a lieu, lorsque les informations visées au paragraphe 1 sont manquantes ou erronées et en cas de surcharge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules.</p>	<p>Au paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est inséré après le point 8) un nouveau point 9) libellé comme suit :</p> <p>« 9) le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.....4 points »</p> <p>Les points 9) à 26) sont renumérotés 10) à 27).</p>	Modification



		<p>L'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Au paragraphe 2 les termes « l'alinéa premier » sont remplacés par les termes « le paragraphe premier ».</li> <li>2. Trois nouveaux paragraphes sont ajoutés in fine libellés comme suit :</li> </ol> <p>«4. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10 % la masse maximale autorisée.</p> <p>5. En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.</p> <p>6. L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe cinq ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros. »</p>	
<b>Art. 10 octies</b>	<p>Tous les deux ans, et au plus tard le 30 septembre de l'année suivant la période de deux ans concernée, les États membres transmettent à la Commission les informations nécessaires concernant:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) le nombre de contrôles effectués pendant les deux années civiles précédentes; et</li> <li>b) le nombre de véhicules ou d'ensembles de véhicules en surcharge qui ont été détectés.</li> </ol> <p>Ces informations peuvent faire partie des informations présentées en application de l'article 17 du règlement (CE) n o 561/2006 du Parlement européen et du Conseil.</p> <p>La Commission analyse les informations reçues au titre du présent article et intègre ladite analyse dans le rapport qui doit être transmis au Parlement européen et au Conseil en application du règlement (CE) n o 561/2006.</p>	p.m.	Résultats de Rapport de inspection »
<b>Art. 10 nonies</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.</li> <li>2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10 ter est conféré à la Commission</li> </ol>	p.m.	Pas de trans

	<p>pour une période de cinq ans à compter du 26 mai 2015. 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.</p> <p>La délégation de pouvoir visée à l'article 10 ter 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.</p> <p>4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.</p> <p>5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 ter 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.</p>		
<b>Art. 10 decies</b>	<p>1. La Commission est assistée par le comité du transport routier institué par l'article 42 du règlement (UE) no 165/2014 du Parlement européen et du Conseil. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) no 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.</p> <p>2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n o 182/2011 s'applique.</p> <p>3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n o 182/2011 s'applique.</p>	p.m.	Pas de trans
<b>Art. 10 undecies</b>	<p>Le 8 mai 2020 au plus tard, la Commission présente, au besoin, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre des modifications de la présente directive introduites par la directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil, en prenant</p>	p.m.	Pas de trans

	<p>notamment en compte les caractéristiques particulières de certains segments de marché. Sur la base dudit rapport, la Commission présente, s'il y a lieu, une proposition législative dûment accompagnée d'une étude d'impact. Le rapport est publié au moins six mois avant la présentation de toute proposition législative.</p>		
--	--	--	--

<p><b>Annexe I POIDS ET DIMENSI ONS MAXIMA UX ET CARACT ÉRISTIQU ES CONNEX ES DES VÉHICUL ES</b></p>	<p>1. Dimensions maximales autorisées des véhicules visées à l'article 1er paragraphe 1 point a)</p> <p>1.1. Longueur maximale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- véhicule à moteur autre qu'un autobus 12,00 m</li> <li>- remorque 12,00 m</li> <li>- véhicule articulé 16,50 m</li> <li>- train routier 18,75 m</li> <li>- autobus articulé 18,75 m</li> <li>- autobus à 2 essieux 13,50 m</li> <li>- autobus ayant plus de 2 essieux 15,00 m</li> <li>- autobus + remorque 18,75 m</li> </ul> <p>1.2. Largeur maximale:</p> <p>a) tous les véhicules, à l'exception de ceux visés au point b) 2,55 m</p> <p>b) superstructures des véhicules conditionnés ou des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés transportés par des véhicules 2,60 m</p> <p>1.3. Hauteur maximale (tout véhicule) 4,00 m</p> <p>1.4. Sont comprises dans les dimensions indiquées aux points 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 et 4.4 les superstructures amovibles et les pièces de cargaison standardisées telles que les conteneurs</p> <p>1.4 bis. Dans le cas où un accessoire démontable, tel qu'un coffre à skis, est fixé sur un autobus, la longueur du véhicule, accessoire compris, ne doit pas dépasser la longueur maximale prévue au point 1.1.</p> <p>1.5. Tout véhicule à moteur ou ensemble de véhicules en mouvement doit pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m</p> <p>1.5 bis. Autres exigences applicables aux autobus Le véhicule étant immobile, un plan vertical tangent au côté du véhicule et dirigé vers l'extérieur du cercle est établi par le marquage d'une ligne au sol. Dans le cas d'un autobus articulé, les deux parties rigides sont alignées sur le plan Lorsque le véhicule entre, à partir d'une approche en</p>	<p>Le troisième tiret de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 3 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est remplacé par le libellé suivant :</p> <p>«- 2,60 m pour les véhicules conditionnés ou transportant des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés »</p>	<p>Disposition</p> <p>Disposition</p>
--	--	--	---------------------------------------

<p>ligne droite, dans la surface circulaire décrite au point 1.5, aucun de ses éléments ne peut déborder ce plan vertical de plus de 0,60 m</p> <p>1.6. Distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque 12,00 m</p> <p>1.7. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule à moteur et l'avant de la remorque 15,65 m</p> <p>1.8. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble 16,40 m</p> <p>2. Poids maximal autorisé des véhicules (en tonnes)</p> <p>2.1. Véhicules faisant partie d'un ensemble de véhicules</p> <p>2.1.1. Remorque à 2 essieux 18 t</p> <p>2.1.2. Remorques à 3 essieux 24 t</p> <p>2.2. Ensemble de véhicules</p> <p>2.2.1. Trains routiers à 5 ou 6 essieux</p> <p>a) véhicule à moteur à 2 essieux avec remorque à 3 essieux 40 t</p> <p>b) véhicule à moteur à 3 essieux avec remorque à 2 ou 3 essieux 40 t</p> <p>2.2.2. Véhicules articulés à 5 ou 6 essieux</p> <p>a) véhicule à moteur à 2 essieux avec semi-remorque à 3 essieux 40 t</p> <p>b) véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux 40 t</p> <p>c) véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds 42 tonnes</p> <p>d) véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles, jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds: 44 tonnes</p> <p>2.2.3. Trains routiers à 4 essieux composés d'un véhicule à moteur à 2 essieux et d'une remorque à 2 essieux 36 t</p> <p>2.2.4. Véhicules articulés à 4 essieux</p>	<p>Cf. transposition article 2 (définitions) de la directive.</p> <p>Idem.</p>	<p>Pas de tran 44t.</p> <p>Idem.</p>
---	--	--

<p>composés d'un véhicule à moteur à 2 essieux et d'une semi-remorque à 2 essieux, si l'écartement des essieux de la semi-remorque:</p> <p>2.2.4.1. est égal ou supérieur à 1,3 m et égal ou inférieur à 1,8 m 36 t</p> <p>2.2.4.2. est supérieur à 1,8 m 36 t + 2 t de tolérance lorsque le poids maximal autorisé du véhicule à moteur (18 t) et le poids maximal autorisé de l'essieu tandem de la semi-remorque (20 t) sont respectés et que l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire selon la définition de l'annexe II</p> <p>2.3. Véhicules à moteur</p> <p>2.3.1. véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus: 18 tonnes véhicules à moteur à deux essieux utilisant du carburant de substitution autres que les autobus: le poids maximal autorisé de 18 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne autobus à deux essieux: 19,5 tonnes</p> <p>2.3.2. véhicules à moteur à trois essieux 25 tonnes ou 26 tonnes lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes. véhicules à moteur à trois essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé de 25 tonnes ou 26 tonnes (lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes) est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne.</p> <p>2.3.3. Véhicules à moteur à 4 essieux avec 2 essieux directeurs 32 t lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions</p>	<p>Cf. transposition nouveau article 10ter de la directive.</p> <p>Cf. transposition nouveau article 10ter de la directive.</p>	<p>Modification points 2.3.1 directive.</p>
--	---	---

<p>pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes</p> <p>2.4. Autobus articulés à trois essieux 28 tonnes</p> <p>autobus articulés à trois essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé de 28 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne</p> <p>3. Poids maximal autorisé par essieu des véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 1 point b) (en tonnes)</p> <p>3.1. Essieux simples Essieu non moteur simple 10 t</p> <p>3.2. Essieux tandem des remorques et semi-remorques La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:</p> <p>3.2.1. est inférieur à 1,0 m (<math>d &lt; 1,0</math>) 11 t</p> <p>3.2.2. est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m (<math>1,0 \leq d &lt; 1,3</math>) 16 t</p> <p>3.2.3. est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>) 18 t</p> <p>3.2.4. est égal ou supérieur à 1,8 m (<math>1,8 \leq d</math>) 20 t</p> <p>3.3. Essieux tridem des remorques et semi-remorques La somme des poids par essieu d'un tridem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:</p> <p>3.3.1. est égal ou inférieur à 1,3 m (<math>d \leq 1,3</math>) 21 t</p> <p>3.3.2. est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,4 m (<math>1,3 &lt; d \leq 1,4</math>) 24 t</p> <p>3.4. Essieu moteur</p> <p>3.4.1. Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.1 et 2.2.2 11,5 t</p> <p>3.4.2. Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.3, 2.2.4, 2.3 et 2.4 11,5 t</p> <p>3.5. Essieux tandem des véhicules à moteur La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:</p> <p>3.5.1. est inférieur à 1,0 m (<math>d &lt; 1,0</math> m) 11,5 t</p> <p>3.5.2. est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m (<math>1,0 \text{ m} \leq d &lt; 1,3 \text{ m}</math>) 16 t</p> <p>3.5.3. est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m (<math>1,3 \text{ m} \leq d &lt; 1,8 \text{ m}</math>)</p> <p>- 18t</p>	<p>Cf. transposition nouveau article 10ter de la directive.</p>
---	---

	<p>- 19 t lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes</p> <p>4. Caractéristiques connexes des véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 1 point b)</p> <p>4.1. Tous véhicules Le poids supporté par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules ne doit pas être inférieur à 25 % du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, lorsqu'il est utilisé en trafic international</p> <p>4.2. Trains routiers La distance entre l'essieu arrière d'un véhicule à moteur et l'essieu avant d'une remorque ne doit pas être inférieure à 3,00 m</p> <p>4.3. Poids maximal autorisé en fonction de l'empattement Le poids maximal autorisé en tonnes d'un véhicule à moteur à 4 essieux ne peut dépasser cinq fois la distance en mètres entre les axes des essieux extrêmes du véhicule</p> <p>4.4. Semi-remorques La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m.</p>		
--	--	--	--

N.B. : Les articles de la directive qui n'ont pas été modifiés ne sont pas repris dans le présent tableau.



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

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	1. Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  2. Avant-projet de règlement grand-ducal modifiant  a) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques b) 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
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures - Département des Transports
Auteur(s) :	Alain DISIVISCOUR
Téléphone :	247-84478
Courriel :	alain.disiviscour@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Transposer en droit national la directive 2015/719/UE modifiant la directive modifiée 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministre de la Sécurité Intérieure Ministre des Finances Ministre de la Justice
Date :	14/12/2016





## Mieux légiférer

1

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui  Non

- Citoyens :

Oui  Non

- Administrations :

Oui  Non

3

Le principe « Think small first » est-il respecté ?

Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>

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

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

4

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

Oui  Non

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

Oui  Non

Remarques / Observations :

5

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

Oui  Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

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

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

7

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

Oui  Non  N.a.

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

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

Oui  Non  N.a.

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

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

8

Le projet prévoit-il :

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

9

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

Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui  Non  N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui

Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui

Non

Remarques / Observations :

Redressement d'erreurs dans la version actuelle du Code de la Route.

12

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

Oui

Non

N.a.

13

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

Oui

Non

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

14

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

Oui

Non

N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



## Egalité des chances

15

Le projet est-il :

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

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

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

Si oui, expliquez pourquoi :

Les dispositions sont applicables quelque soit le sexe des personnes concernées

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

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

16

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

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?  Oui  Non  N.a.

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

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  Oui  Non  N.a.

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

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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