



30 juin 2010

# AVIS I/35/2010

relatif au projet de règlement grand-ducal

- modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 2821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil et
- portant transposition de la directive 2009/5/CE de la Commission du 30 janvier 2009 modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier

..... AVIS .....

Par lettre du 23 avril 2010, Réf. TR/GS/gs/2010/let047, Monsieur Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés (CSL).

**1.** Le présent projet a pour objet de modifier le règlement grand-ducal du 12 août 2008 (par après règlement grand-ducal du 12 août 2008) portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) et n° 2821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

Par cette modification, il vise d'une part à introduire un système de classification des entreprises par niveau de risque en application de l'article 9 de la directive 2006/22/CE et d'autre part à transposer la directive 2009/5/CE modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE.

**2.** En effet, le règlement grand-ducal du 12 août 2008 a fidèlement transposé les dispositions de la directive 2006/22/CE, sauf en ce qui concerne le système de classification par niveau de risque prévu par l'article 9 de la directive.

En 2008, ce règlement avait chargé la Commission de coordination qu'il instaurait d'élaborer et d'adapter ce système de classification, tout en énonçant simplement que les entreprises classées à haut risque font l'objet de contrôles plus étroits et plus fréquents.

Le projet de règlement grand-ducal objet du présent avis introduit ledit système de classification des entreprises par niveau de risque.

**3.** L'annexe III de la directive 2006/22/CE contient une liste non exhaustive des faits qui sont à considérer comme infraction en ces termes :

- 1) dépasser les durées de conduite maximales fixées pour une journée, pour une semaine ou pour deux semaines;
- 2) ne pas observer le temps de repos journalier ou hebdomadaire minimal;
- 3) ne pas observer la durée minimale des pauses;
- 4) ne pas installer de tachygraphe.

La directive 2006/22/CE prévoit la possibilité d'adapter ladite annexe de manière à établir des lignes directrices sur une échelle commune d'infractions classées en différentes catégories. La directive 2009/5/CE opère cette adaptation.

Le présent projet ajoute cette annexe adaptée au règlement grand-ducal du 12 août 2008.

**4.** Les textes européens ont pour objectif l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, l'application coordonnée du règlement communautaire concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, l'application des règles régissant les transports de matières dangereuses ainsi que les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires.

Les dispositions de la directive 2006/22/CE ont trait aux :

- Systèmes de contrôles

Les Etats membres sont obligés d'organiser un système de contrôles adéquats et réguliers tant sur la route que dans les locaux des entreprises, couvrant annuellement une part importante et représentative des conducteurs, des entreprises et des véhicules dans le domaine des transports routiers. Des conditions minimales sur les contrôles sont fixées dans la directive. Les résultats des contrôles doivent figurer dans les comptes rendus soumis à la Commission.

- Contrôles sur routes

Les contrôles sur route doivent être organisés à des endroits différents, à n'importe quelle heure, et couvrir une partie du réseau suffisamment étendu, pour qu'il soit difficile de contourner les postes de contrôle. Ils sont à effectuer sans discrimination. En cas de difficultés concernant les preuves des infractions, les Etats membres concernés s'accordent mutuellement assistance.

- Contrôles dans les locaux des entreprises

Ces contrôles sont effectués entre autres lorsque des infractions graves ont été constatées sur route.

- Contrôles concertés et coordonnés

Les Etats membres doivent organiser six fois par an au moins des opérations concertées entre eux.

- Echanges d'informations

Dans le cadre de l'assistance mutuelle les autorités compétentes des Etats membres se communiquent régulièrement certaines informations.

- Equipement standard des organes de contrôle

Suite à l'introduction du tachygraphe numérique, la directive prévoit un équipement standard suffisant des organes de contrôle afin d'assurer qu'ils disposent des moyens suffisants pour pouvoir exercer les contrôles prescrits par la directive.

## 1. Champ d'application du système de classification

5. Le système de classification instauré par le projet de règlement grand-ducal s'applique à toutes les entreprises luxembourgeoises ayant pour activités les transports routiers suivants :

- **de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes; ou**
- **de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage.**

## 2. Méthode de classification

6. Les entreprises sont classées par niveau de risque.

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

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

où R est le degré de risque de l'entreprise, I est le nombre d'infractions constatées, G est le degré de gravité des infractions, T est la modulation du facteur temps, et C est le nombre de véhicules contrôlés.

7. Les infractions prises en compte pour déterminer la valeur I sont celles énumérées à l'annexe, que le présent projet ajoute au règlement grand-ducal du 12 août 2008 (voir point 3 ci-dessous).

De plus, les infractions constatées lors d'un contrôle sur route et déjà sanctionnées à l'étranger sont comptabilisées.

8. La valeur de G est modulée de la façon suivante:

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

La valeur de T est modulée de la façon suivante:

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

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

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

9. Si le degré de risque R est inférieur ou égal à 0,1, l'entreprise est classée entreprise sans risque. Si le degré de risque R est supérieur à 0,1, mais inférieur ou égal à 10, l'entreprise est classée entreprise à faible risque. Si le degré de risque R est supérieur à 10, mais inférieur ou égal à 20, l'entreprise est classée entreprise à moyen risque. Si le degré de risque R est supérieur à 20, l'entreprise est classée entreprise à haut risque.

**9bis. Le commentaire des articles illustre la formule à l'aide d'un tableau. Il est toutefois regrettable que le tableau donné en exemple soit illisible.**

**9ter. Par ailleurs, la CSL souhaite que le projet de règlement grand-ducal rende obligatoire la communication du degré de risque aux délégués du personnel de l'entreprise concernée ; à défaut de délégués du personnel, aux salariés eux-mêmes.**

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

**11. Les dispositions légales en matière de sécurité et de santé sur le lieu de travail permettent aux délégués à la sécurité d'accompagner le personnel de l'Inspection du travail et des mines lors de ses visites de contrôle dans les entreprises. Par analogie, il est souhaitable que les délégués du personnel assistent les agents de la Police grand-ducale, de l'Administration des**

**Douanes et Accises et de l'Inspection du Travail et des Mines quand ils viennent visiter les locaux des entreprises sur base du règlement grand-ducal du 12 août 2008, comme de ce futur règlement.**

**11bis.** En outre, notre Chambre suggère que le texte fixe le nombre minimal des contrôles opérés sur ces entreprises à haut risque, ainsi que le temps maximum qui peut s'écouler entre deux contrôles.

### **3. Infractions prises en compte**

**12.** L'annexe introduite par la directive 2009/5/CE énumère les infractions qui sont prises en compte pour déterminer le degré de risque de chaque entreprise (valeur I dans la formule ci-dessus).

Ainsi sont répertoriées toutes les violations des règles relatives à l'équipage (non-respect de l'âge minimal des conducteurs), aux durées de conduite, aux pauses, aux temps de repos.

Les infractions liées à l'appareil de contrôle sont également décomptées, tant en ce qui concerne l'installation dudit appareil, que l'utilisation de l'appareil lui-même, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement, que la présentation de document, la fraude, la panne et la saisie manuelle sur les sorties imprimées.

**12bis.** La Chambre des salariés relève que la liste des infractions prises en compte est très large et couvre toutes les catégories d'infractions des plus graves au moins graves. La CSL a toutefois été rendue attentive au fait que certaines prescriptions légales, notamment celles en relation avec l'appareil de contrôle sont difficiles à respecter par les salariés en pratique du fait de leurs obligations envers leur employeur.

La Chambre des salariés suggère par conséquent d'inciter les employeurs à revoir leurs exigences afin que les salariés soient en mesure de respecter les prescriptions légales.

### **4. Gestion du système de classification**

**13.** Le projet de règlement grand-ducal instaure une banque de données informatique pour la gestion du système de classification des entreprises par niveau de risque.

#### **Personnes compétentes pour entrer les données**

**14.** Le nombre d'infractions constatées (valeur I de la formule) et le nombre de véhicules contrôlés (valeur C de la formule) sont entrés dans la banque de données par les agents de la Police grand-ducale, de l'Administration des Douanes et Accises et de l'Inspection du Travail et des Mines.

Ces agents y entrent tous les contrôles effectués sur route et en entreprise et les éventuelles infractions constatées.

**15.** Outre la saisie des données, se pose la question de savoir qui gère ce système, qui en assure la coordination ?

#### **Accès limité à cette banque de données**

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

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

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

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

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

## **5. Erreur matérielle**

**19.** Une erreur s'est glissée dans le titre du présent projet : Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) no 3820/85 et (CEE) no 2821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routier [...].

**20.** Le présent projet de règlement grand-ducal n'appelle pas d'autre commentaire que ceux formulés dans le présent avis de la part de la Chambre des salariés.

---

Luxembourg, le 30 juin 2010

Pour la Chambre des salariés,

La direction



René PIZZAFERRI



Norbert TREMUTH

Le président



Jean-Claude REDING

L'avis a été adopté à l'unanimité.