



CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

25 novembre 2010

AVIS I/88/2010

relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le
règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant
les modalités de fonctionnement d'un système de
contrôle technique des véhicules routiers

..... AVIS

Par lettre du 27 octobre 2010, réf.: mf/legis/rg-gd/tarifsSNCT/let/6666d, 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. Ce projet de règlement grand-ducal a pour objet d'augmenter les tarifs du contrôle technique tels qu'ils sont actuellement fixés par le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

2. La dernière majoration tarifaire des prix du contrôle technique a eu lieu le 1^{er} janvier 2006. Elle s'élevait en moyenne à 8,24 pour cent selon les auteurs du présent projet.

2bis. La CSL tient à faire remarquer que selon les données du Statec, la hausse n'avait été que de 7,78% en 2006.

3. Les auteurs du projet arguent un besoin d'adaptation des tarifs de 9,68 pour cent vers le haut, en se basant sur l'évolution des coûts subis.

Ils prétendent en premier lieu que la seule part des frais salariaux à charge de la SNCT, qui représente quelque 75 pour cent du coût de l'organisme de contrôle, a été de 29,28 pour cent depuis 2006 (soit 10,00% d'adaptation indiciaire, 8,00% de glissement des salaires dû à l'ancienneté de service, 4,076% d'effets des conventions collectives, 7,20% dus à l'augmentation de l'effectif salarié technique par 3 engagements en 2006 et 6 engagements en 2007).

3bis. Les augmentations liées aux embauches et intégrées à l'augmentation totale des coûts salariaux appellent un commentaire de notre chambre. Leur intégration à l'augmentation des coûts salariaux est quelque peu arbitraire. S'il y a eu embauche, c'est qu'il y a eu augmentation de l'activité et donc des marges. Il semble donc curieux de vouloir les intégrer aux augmentations de coûts salariaux.

Exemple : Une entreprise qui aurait 10 salariés et en embaucherait un 11^{ème}, aurait bien une augmentation de sa masse salariale de 10% à salaires constants. Mais si elle a embauché un 11^{ème} salarié, c'est certainement parce que son activité et donc son chiffre d'affaires a également augmenté de 10%. Si elle augmentait en plus ses prix de 10% pour couvrir l'augmentation de la masse salariale, cela se traduirait par une augmentation substantielle de sa marge. En effet, l'augmentation de la masse salariale déjà couverte par l'augmentation de l'activité serait encore surcompensée par une augmentation de prix non justifiée par une augmentation de coûts.

	CA	Nb salariés	Salaire moyen	Masse salariale	Marge
	100	10	5	50	50
	110	11	5	55	55
Hausse	10%	10%	0%	10%	10%
Si augmentation de masse salariale répercutée sur les prix					
	121	11	5	55	66
Hausse	21%	10%	0%	10%	32%

4. Par ailleurs, les auteurs du projet rendent attentifs au fait que le taux de la TVA sur les prestations du contrôle technique a été porté de 12% à 15% le 1^{er} janvier 2007, sans que la SNCT ait pu jusqu'à présent répercuter cette majoration sur ses tarifs.

4bis. Sans répercussion sur les prix, l'augmentation de la TVA amène en effet une baisse de marge pour l'entreprise. Une augmentation de 3 points de la TVA entraîne une baisse du chiffre d'affaires hors taxe de 3,4%. A charges constantes, cette baisse du chiffre d'affaires HT se répercute directement sur la marge des entreprises. L'augmentation de la TVA de 3 points nécessiterait une augmentation de prix de 3,53 pour cent pour conserver le même chiffre d'affaires HT.

CA TTC	TVA	CA HT
100	12	88
100	15	85
103,53	15,5	88,0

5. Parallèlement, le Gouvernement s'est mis d'accord avec la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) sur un programme d'amélioration de la qualité du service qui ira de paire avec l'adaptation des tarifs du contrôle technique et qui comporte les étapes suivantes :

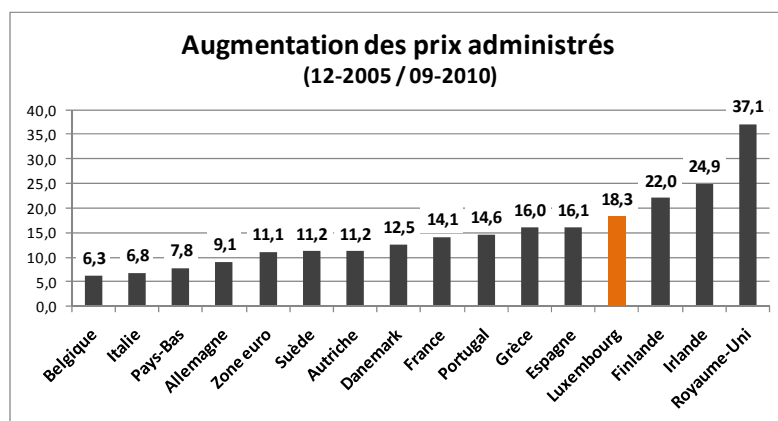
- le système de convocation sera remanié en introduisant la possibilité pour le client de changer ou de choisir lui-même son rendez-vous au moyen d'un système de réservation via Internet ;
- la plage des heures d'ouverture de la station « Centre » (Sandweiler) sera étendue;
- l'ouverture élargie sera également appliquée au centre de contrôle « Sud » (Esch-sur-Alzette).

Ces améliorations se traduiront par des besoins supplémentaires de personnel estimés à 10 inspecteurs et à 3 agents administratifs. Ce renforcement du personnel ainsi que l'impact financier des autres aspects du programme d'amélioration en voie de préparation se répercuteront avec 5,26 pour cent supplémentaires sur les tarifs appliqués.

6. Au vu des développements qui précèdent l'augmentation des tarifs du contrôle technique semble de prime abord légitime. Une donnée est néanmoins manquante et permet de mettre en doute cette légitimité. En effet, la part des marges dans les tarifs actuels restent inconnues, ce qui entache ce projet de règlement grand-ducal d'un manque de transparence.

7. La CSL tient en outre à rappeler que depuis le début des années 2000, les prix administrés augmentent bien plus rapidement au Luxembourg que dans la plupart des autres pays européens. Lors de la tripartite 2006, le gouvernement s'était engagé à mieux contrôler les augmentations de prix administrés en limitant leurs hausses au strict nécessaire. Or on peut constater à la vue du graphique suivant que depuis, les prix administrés ont continué leur forte progression.

Par ailleurs, rappelons que, que ce soit en 2006 ou encore cette année, le gouvernement s'engageait à mettre en place un observatoire des prix et des marges, sans que cette annonce ne soit suivie d'effet.



Source : Eurostat

8. Au-delà de l'adaptation des prix pour tenir compte de la majoration tarifaire précitée, la modification de l'article 43 du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 est mise à profit pour changer à différents égards l'approche réglementaire retenue dans le passé. Ces changements ont notamment pour objet :

- d'assurer une meilleure transparence de la structure tarifaire appliquée et une lisibilité simplifiée des tarifs mis en compte ;
- de fixer dorénavant les tarifs en question hors TVA, en vue d'éviter des adaptations de tarifs «toutes taxes comprises» pour tenir compte d'éventuels changements futurs du taux applicable de la TVA ;
- d'introduire une structure tarifaire plus flexible destinée à honorer sur le plan financier le respect par les clients du contrôle technique du rendez-vous qui leur a été fixé et à appliquer des tarifs spéciaux lors des plages horaires pendant lesquelles les stations de contrôle technique sont uniquement accessibles sur rendez-vous.

La nouvelle structure tarifaire comporte en outre l'engagement de l'organisme de contrôle technique d'indemniser ses clients lorsque pour une raison qui lui serait imputable le rendez-vous fixé à un client ou convenu avec celui-ci ne pourrait pas être respecté.

1. Fixation d'un rendez-vous

9. Selon les dispositions actuelles du règlement du 27 janvier 2001, « *les opérations de contrôle technique ont lieu tous les jours ouvrables de la semaine, du lundi au vendredi, en continu à partir de 7 heures 30 jusqu'au moins 17 heures.*

Les contrôles techniques périodiques ont lieu sur convocation. L'absence de convocation ne justifie toutefois pas la mise ou le maintien en circulation d'un véhicule non couvert par un certificat de contrôle technique valable. »

10. En pratique, le contrôle technique est possible sur trois sites : Sandweiler, Esch-sur-Alzette et Wilwerwiltz.

Il est possible de se présenter au contrôle technique sans rendez-vous. Ce qui explique le temps d'attente actuellement très long.

Les services du SNCT conseillent toutefois, aux fins de bénéficier d'un certain rang de priorité pour le passage de son véhicule routier, soit :

- de présenter son véhicule au jour et à l'heure indiqués sur l'invitation envoyée par la SNCT.
- soit de demander un rendez-vous. Il est recommandé de contacter la SNCT au moins 15 jours à l'avance pour l'attribution d'un rendez-vous, par téléphone, fax ou e-mail.

11. En vue d'une amélioration des services, il est prévu de permettre une réservation via Internet par les personnes physiques.

Pour l'instant, l'accès internet au service "Gestion des Rendez-Vous" est limité aux personnes morales (sociétés, entreprises) devant satisfaire aux critères suivants :

- être établie dans un État membre de l'Union Européenne
- détenir dans cet État une autorisation pour faire le commerce de véhicules routiers
- être inscrit dans cet État au Registre de Commerce
- être identifiable au moyen d'un numéro de TVA communautaire.

12. Dans un souci de transparence juridique, la CSL préférerait que ces modalités de prise de rendez-vous et de convocation soient clairement explicitées dans le règlement grand-ducal modifié.

13. De même, dans l'exposé des motifs, il est annoncé que la plage des heures d'ouverture de la station « Centre », puis de la station « Sud » seront élargies. Le commentaire des articles annonce en effet une prolongation du temps d'ouverture du centre de contrôle de Sandweiler en semaine et son ouverture le samedi matin.

La CSL constate que ces changements ne sont pas actés par le présent projet de règlement grand-ducal, qui se limite à modifier l'article 43 du règlement grand-ducal précité du 27 janvier 2001, fixant les prix mis en compte par l'organisme de contrôle technique pour se faire rémunérer ses prestations.

Au regard de la recherche d'amélioration du service qui est mise en exergue par les auteurs du présent projet, la CSL se demande néanmoins si le manque d'efficacité frappant le contrôle technique n'est pas davantage lié à une mauvaise infrastructure des sites, notamment celui de Sandweiler, plutôt qu'à des questions d'horaires.

14. Le projet de règlement grand-ducal introduit un tarif supplémentaire de 4,35 euros hors TVA destiné à rémunérer un service exclusif sur rendez-vous assurant aux clients de l'inspection automobile qui y recourent un accès rapide aux opérations de contrôle garanti dans le quart d'heure suivant le rendez-vous fixé.

Si le rendez-vous ne peut pas être honoré par la SNCT selon les modalités ci-avant, le tarif à payer est réduit forfaitairement de quinze euros.

Dans la mesure où l'automobiliste ne se présente pas au rendez-vous pris, il reste redevable du supplément tarifaire qui lui sera mis en compte à son prochain passage au contrôle technique.

15. Dans l'exposé des motifs, est annoncée l'introduction d'une structure tarifaire plus flexible destinée à honorer sur le plan financier le respect par les clients du contrôle technique du rendez-vous qui leur a été fixé.

La CSL voit dans cette annonce un droit à un tarif préférentiel pour les clients qui respectent le rendez-vous qui leur a été fixé par la SNCT, mais sans qu'elle ait retrouvé ce tarif préférentiel dans les différents tarifs tels qu'ils sont modifiés par le présent projet.

15bis. Le projet de règlement grand-ducal prévoit seulement une réduction de 15 euros au profit du client dont le rendez-vous n'a pas pu être respecté, quand la SNCT n'a pas pu effectuer le contrôle programmé moyennant surcoût de 4,35 Euros dans le quart d'heure suivant le rendez-vous fixé.

La CSL estime que tous les rendez-vous devraient être honorés avec un retard maximum de 15 minutes, et non seulement ceux ayant donné lieu au versement d'un supplément tarifaire. La réduction de 15 euros en cas de non-respect de l'horaire convenu devrait s'appliquer de manière générale. A défaut, un système à deux vitesses se met en place au détriment des clients moins aisés.

En effet, seules les personnes ayant les moyens de s'acquitter du surcoût de 4,34 euros utiliseront la possibilité ouverte par le projet avisé de fixer un rendez-vous assorti d'un horaire impératif et pourront ainsi bénéficier d'un meilleur service que les personnes plus modestes. Celles-ci resteront soumises au régime actuel et devront donc s'armer de patience pour effectuer leur contrôle technique, sans aucune compensation financière en cas de retard de l'organisme de contrôle.

15ter. Cela génère une inégalité de traitement entre les clients en fonction du prix qu'ils sont prêts à payer. Cette inégalité n'est pas souhaitable alors que le contrôle technique relève de la sécurité routière et constitue une obligation légale pesant sur chaque administré propriétaire d'un véhicule.

Elle semble en outre contraire à l'article 10bis de la Constitution, selon lequel les Luxembourgeois sont égaux devant la loi. Ce principe d'égalité de traitement est compris comme interdisant le traitement de manière différente des situations similaires, à moins que la différenciation soit objectivement justifiée. Il appartient par conséquent aux pouvoirs publics de traiter de la même façon tous ceux qui se trouvent dans la même situation de fait et de droit. Si lesdits pouvoirs publics peuvent, sans violer le principe de l'égalité, soumettre certaines catégories de personnes à des régimes légaux différents, il faut que les différences instituées procèdent de disparités objectives, qu'elles soient rationnellement justifiées, adéquates et proportionnées à leur but.

Or, en matière de contrôle technique, il n'existe aucune raison valable et objective de créer une inégalité de traitement entre usagers en fonction du prix qu'ils sont prêts à payer et de favoriser ainsi les plus aisés.

15quater. Par ailleurs, au niveau européen, les services d'intérêt général (SIG) désignent les activités de service, commercial ou non, considérées d'intérêt général par les autorités publiques, et soumises pour cette raison à des obligations spécifiques de service public. Ils regroupent les activités de service non économique (scolarité obligatoire, protection sociale, etc.) et les services d'intérêt économique général (SIEG) qui relèvent du secteur marchand (énergie, communications, etc.).

La sécurité routière étant une question de sécurité publique d'intérêt général, le contrôle technique appartient, à nos yeux, à cette catégorie de SIEG. Or ces SIEG font l'objet d'un encadrement légal par différentes normes européennes à valeur contraignante : la Charte des droits fondamentaux (article 36) et le nouveau protocole numéro 26 pris en application de l'article 14 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

En vertu de ces textes, les SIEG relèvent d'une responsabilité partagée entre l'Union européenne et les Etats membres afin d'assurer l'application des principes inhérents aux services publics, à savoir le principe de solidarité, d'accès universel, d'égalité de traitement, de disponibilité, de continuité et de durabilité des services publics de qualité et le principe des droits des utilisateurs.

Les principes d'accès universel et d'égalité de traitement exigent que les SIEG soient accessibles par tous les administrés à des conditions tarifaires abordables et identiques, leur ouvrant droit à un niveau de qualité standard desdits service.

La CSL estime donc que ces principes sont incompatibles avec l'introduction de tarifs de contrôle technique différents en fonction desquels les usagers seront traités différemment et bénéficieront notamment d'un service plus ou moins rapide.

2. Prix des contrôles techniques obligatoires

16. L'augmentation globale des tarifs du contrôle technique prévue représente quelque 15 pour cent. Ramenée aux prix à payer effectivement, cette majoration pèsera avec 3,75 euros sur les tarifs courants de l'inspection automobile, qui se situent à l'heure actuelle à plus ou moins 25 euros avec TVA.

A titre d'exemple, le prix du contrôle technique obligatoire d'une voiture ordinaire passe de 16,52 euros hors TVA à 19,13 euros hors TVA.

17. Pour une meilleure lisibilité des facturations, le présent projet précise que sauf dans l'hypothèse d'un contrôle de conformité d'un véhicule neuf, le montant facturé comportera le tarif de base correspondant au véhicule contrôlé et le prix de la détermination des gaz d'échappement (4,35 euros hors TVA au lieu de 3,48 euros).

18. Notre chambre est évidemment favorable à cette volonté de rendre plus lisible les factures présentées aux administrés, afin qu'ils puissent vérifier le bien-fondé des montants que la SNCT leur réclame.

3. Prix des contrôles techniques complémentaires suite à une réparation ou après constatation de non-conformité lors d'un précédent contrôle technique

19. Le contrôle technique complémentaire d'un véhicule rejeté et présenté une nouvelle fois dans un délai de 21 jours se limite à la seule vérification des défauts ou non-conformités majeures qui lors du premier contrôle avaient donné lieu à deux perforations et mené ainsi au rejet du véhicule.

Cette vérification a lieu sur base du certificat de contrôle technique établi lors du passage du véhicule au contrôle technique ayant conduit à son rejet. En l'absence de données enregistrées par la SNCT et directement accessibles pour l'agent de contrôle au moment de l'inspection complémentaire, un nouveau contrôle intégral s'avérerait à l'époque nécessaire du moment que le propriétaire du véhicule présenté ne pouvait pas exhiber le certificat indiquant les raisons du rejet. Aujourd'hui les inspecteurs disposent de ces données via l'Intranet de la SNCT et n'ont plus besoin de se référer aux données du

certificat précédent pour procéder à un contrôle complémentaire limité aux éléments techniques sanctionnés lors du premier passage.

20. Dans ces conditions la règle selon laquelle le contrôle technique complémentaire est facturé selon le barème du tableau A en l'absence de certificat relatif au premier contrôle ayant entraîné le rejet n'est plus justifiée. Il est prévu de facturer désormais l'omission d'exhiber ce certificat lors du contrôle complémentaire par le tarif prévu pour l'émission du double d'un certificat égaré ou volé (dorénavant 8,70 euros hors TVA au lieu de 7,39 euros hors TVA).

21. Si la CSL peut saluer cette nouvelle façon de procéder qui entraîne une baisse du coût du tarif complémentaire en faveur de l'administré distraint ayant égaré le certificat relatif au premier contrôle ou l'ayant simplement oublié, elle trouve néanmoins exagéré le tarif de 8,70 euros pour l'émission d'une simple copie d'un document.

Il est en outre indispensable que l'administré soit informé lors du premier contrôle négatif de l'obligation de ramener le certificat y relatif. Une mention en ce sens devrait être apposée sur ledit certificat.

22. Par ailleurs, la durée du travail généré par l'inspection des véhicules lourds dont la masse maximale autorisée excède 3.500 kg est plus importante que celles des voitures automobiles à personnes, des deux roues ou des remorques légères. Elle augmente en outre en fonction du nombre d'essieux présents sur le véhicule contrôlé. Les organismes de contrôle technique de nos pays voisins, confrontés au même phénomène, ont dès lors pris l'habitude de fixer un tarif de base pour les véhicules lourds à deux essieux qui se trouve augmenté par la mise en compte d'une « sur-taxa » unitaire pour chaque essieu supplémentaire.

Il est proposé de reprendre ce modèle dorénavant aussi à l'article 43 du règlement grand-ducal modifié de 2001 en ajoutant un tarif supplémentaire de 6,96 euros hors TVA par essieu.

4. Prix des contrôles techniques effectués dans les ateliers agréés d'entreprises tierces

23. L'organisation actuelle du contrôle technique dans des ateliers agréés est conçue de façon que les inspecteurs de la SNCT y affectés se rendent directement et sans détour par un des trois centres de contrôle à l'atelier servant de cadre pour les contrôles « hors station de contrôle » qu'ils effectueront en cours de journée.

Le tarif horaire mis en compte à cet effet sera dorénavant calculé à partir du début des opérations de contrôle dans l'atelier, et non plus à partir du départ à la station de contrôle technique. Cette modification permettra de faire l'économie du tarif appliqué jusqu'à présent pour facturer le temps de déplacement de la station à l'atelier où ont lieu les contrôles.

23bis. La CSL n'a pas pu se rendre compte de l'économie réalisée par cette modification, dans la mesure où elle n'est étayée par aucun chiffre concret. Il est néanmoins certain que cette économie ne profite qu'aux entreprises utilisant cette formule de contrôle technique (par exemple des garages, des entreprises de transports routiers). Cette faveur faite aux entreprises entraîne une baisse des recettes pour la SNCT, ce qui va à l'encontre de la philosophie générale sous-jacente au présent projet, qui a pour but essentiel une augmentation des tarifs de la SNCT rendue nécessaire,

selon les auteurs du projet, par un besoin supplémentaire de recettes du fait d'une hausse des coûts.

23ter. Par ailleurs, que le temps de déplacement de la station de contrôle à l'atelier de l'entreprise tierce soit facturé ou non, il faut qu'il en soit tenu compte comme temps de travail au regard de la durée du travail de l'inspecteur effectuant le déplacement. Il ne faut donc pas que la modification projetée entraîne une dégradation des droits des salariés concernés.

5. Entrée en vigueur des nouveaux tarifs

24. En vue de permettre à la SNCT de procéder aux travaux préparatoires requis pour mettre en place le nouveau système de réservation par Internet et en vue de recruter et de former le personnel de renforcement nécessaire pour assurer une offre de service plus généreuse, les auteurs du projet objet du présent avis estiment que les nouveaux tarifs ne pourront s'appliquer qu'à partir du 1^{er} janvier 2011.

6. Conclusion

25. Ce projet entraîne un alourdissement des charges des ménages, déjà fortement lésés par les dernières mesures prises par le gouvernement, tant au niveau fiscal que social, le tout, bien sûr, dans un contexte de crise, où le Luxembourg s'en sort particulièrement bien, car bénéficiant d'une situation de fond particulièrement favorable.

Ainsi dans le projet de loi portant introduction des mesures fiscales relatives à la crise financière et économique, ce sont les ménages qui sont le plus mis à contribution supportant une très large majorité des recettes supplémentaires créées.

Des mesures d'économie sont également prises aux dépens des ménages, à l'instar de celles mises en place en matière de logement ou au travers de la suppression des allocations familiales pour les plus de 18 ans, qui si elle est compensée, l'est surtout pour les ménages résidents les plus aisés.

De même, les nécessaires hausses de cotisations sociales qui, si elles sont vitales au maintien de la qualité de la protection sociale offerte au Luxembourg, n'en affecteront pas moins les salaires nets. Sans oublier les récentes augmentations de diverses taxes qui sont venues également grever le budget des ménages, par exemple dans le domaine des services administrés tels que la distribution de l'eau.

Ce projet de règlement grand-ducal accentue donc dans une certaine mesure la baisse de pouvoir d'achat des ménages au préjudice des moins aisés.

Rappelons encore une fois que notamment l'absence de données sur la situation financière de la SNCT ne permet pas à la CSL de donner son aval au projet sous rubrique. Il est impossible de justifier une augmentation des prix sans connaître les résultats de la SNCT : l'augmentation des tarifs permet-elle de maintenir une certaine marge ? permet-elle de l'agrandir ? et de quel montant ?

Par ailleurs, il convient de remettre l'augmentation des tarifs dans le contexte de la progression relativement forte des prix administrés au Luxembourg contribuant à créer de l'inflation. Comme chaque dixième de point de pourcentage d'inflation en plus par rapport aux pays voisins est vu comme

une catastrophe par d'aucuns – et utilisé par les détracteurs de l'index pour remettre ce dernier en question -, notre Chambre tient à soulever cette problématique.

Finalement, la CSL se prononce contre toute différence de traitement des « clients » de la Société nationale du contrôle technique en fonction de leurs ressources financières.

26. Au vu des remarques énoncées ci-dessus, la Chambre des salariés ne peut approuver le présent projet de règlement grand-ducal.

Luxembourg, le 25 novembre 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.