

N° 8554<sup>1</sup>

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

## 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° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil**

\* \* \*

### AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.8.2025)

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de transposer en droit national<sup>1</sup> la directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024 modifiant la directive 2006/22/CE du parlement européen et du Conseil établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CE) n°561/2006, (UE) n°165/2014 et de la directive 2002/15/CE, en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier (ci-après la « Directive déléguée 2024/846 »)<sup>2</sup>.

La modification apportée concerne l'inclusion de nouvelles infractions aux règlements :

- 1) (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (ci-après le « Règlement 561/2006 »)<sup>3</sup> et
- 2) (UE) n°165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale, dans le domaine des transports par route (ci-après le « Règlement 165/2014 »)<sup>4</sup>.

L'annexe II du 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°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (ci-après le « Règlement grand-ducal du 12 août 2008 ») est remplacée dans ce sens, **par le texte figurant à l'annexe III** de la Directive déléguée 2024/846.

1 Suivant l'article 2 de la Directive déléguée (UE) 2024/846, le délai de transposition a été fixé au 14 février 2025.

2 Directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024

3 Règlement (CE) 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route

4 Règlement (UE) 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route

### En bref

- En ce qui concerne l'introduction de l'obligation d'hébergement des conducteurs en dehors du véhicule lors du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures, la Chambre de Commerce tient à souligner les difficultés pratiques pour les entreprises de s'y conformer, en raison, d'une part, du manque d'infrastructures suffisantes et adaptées et d'autre part, des situations de refus des conducteurs eux-mêmes.
- Elle considère dès lors que la qualification de l'infraction qui en découle en « infraction très grave » est disproportionnée et réclame à ce titre la prise en compte par les autorités en charge de la constatation de ces infractions, de circonstances particulières telles que les situations de refus du conducteur ou d'absence d'infrastructures.
- Elle demande également des précisions quant à l'étendue des exigences en matière de preuve qui découleraient d'une éventuelle obligation pour les entreprises de produire des justificatifs concrets tels que des factures d'hôtel ou des confirmations de réservation.
- La Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

### Rappel sommaire de la législation européenne pertinente en lien avec le Projet sous avis

A titre liminaire, il convient de rappeler brièvement plusieurs textes européens encadrant la législation sociale dans le transport, aux fins d'une meilleure compréhension du cadre normatif dans lequel s'inscrit le présent projet de règlement grand-ducal. Ces textes visent principalement à améliorer la sécurité routière et à harmoniser les conditions de travail des conducteurs.

**La Directive 2006/22/CE**<sup>5</sup> du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établit les conditions minimales 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 et l'utilisation des tachygraphes. Elle encadre les contrôles effectués sur route et dans les entreprises (communément appelée « Directive contrôles », ci-après la « Directive 2006/22 »).

**Le Règlement 561/2006**<sup>6</sup> concerne les durées de conduites, les poses et les temps de repos des conducteurs de camions, d'autocars et d'autobus. Il abroge le règlement (CEE) n°3820/85 et modifie le règlement (CEE) n°3821/85 en introduisant des règles plus précises sur les temps de conduite, de repos et de pause des conducteurs.

**Le Règlement 165/2014**<sup>7</sup> définit les obligations en matière de construction, d'installation, d'utilisation, d'essai et de contrôle des tachygraphes qui doivent équiper les véhicules entrant dans le champ d'application du règlement précité. Il réclame l'installation de tachygraphes dits intelligents, c'est-à-dire connectés à un système de navigation par satellite et muni d'une technologie de communication à distance, afin de faciliter les contrôles routiers ciblés. Il abroge le règlement (CEE) n°3821/85.

**La Directive 2002/15/CE**<sup>8</sup> du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 a pour objectif de fixer les prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail afin d'améliorer la sécurité des transports ainsi que la santé et la sécurité des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, ainsi que la sécurité routière et d'assurer une concurrence équitable entre les entreprises de transport.

**La Directive déléguée 2024/846**<sup>9</sup> modifie le texte de l'annexe III de la directive 2006/22 qui classe les infractions aux Règlements 561/2006 et 165/2014 selon leur gravité afin de mieux refléter les risques

<sup>5</sup> 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°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 12 août 2008, dont la modification est l'objet du présent Projet de règlement grand-ducal.

<sup>6</sup> Règlement précité note 3.

<sup>7</sup> Règlement précité note 4.

<sup>8</sup> Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

<sup>9</sup> Directive précitée note 2.

pour la sécurité routière et les distorsions de concurrence. Elle actualise ainsi les infractions liées au temps de conduite journaliers et hebdomadaires, aux pauses et temps de repos et vise celles qui peuvent entraîner des risques de blessures graves ou de décès, ou une distorsion de concurrence. Elle adapte aussi les infractions liées à l'installation et à l'utilisation des tachygraphes.

\*

## CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le Projet a pour objet d'inclure les nouvelles infractions aux Règlements 561/2006 et 165/2014, en remplaçant le texte de l'annexe II du Règlement grand-ducal du 12 août 2008 par celui de **l'annexe III de la Directive déléguée 2024/846<sup>10</sup>** (ci-après l'« Annexe II »). A titre préliminaire, la Chambre de Commerce souhaite relever positivement l'objectif du Projet qui vise à préciser, dans un souci d'harmonisation à l'échelle européenne, les dispositions sociales dans le transport routier. La définition ainsi proposée des infractions concernées, doublée d'une mise à jour de leur classification par gravité apporte de la clarté et renforce la sécurité juridique pour les entreprises et les conducteurs. Un contrôle plus uniforme pourra ainsi contribuer à garantir des conditions de concurrence plus équitables.

### A) En ce qui concerne les infractions au Règlement n°561/2006 relatif à la durée de conduite et au temps de repos

Les infractions sont, comme dans l'annexe II précédente du Règlement grand-ducal du 12 août 2008, classées en quatre niveaux, selon leur degré de gravité, infractions les plus graves (ILPG), infraction très grave (ITG), infraction grave (IG) et infraction mineure (IM).

1. Sur la base de **l'article 6, paragraphe 1 du Règlement 561/2006**, relatif **aux périodes de conduites**, l'infraction concerne **les dépassements**, de 50 % ou plus, des durées de conduite journalière de 9 heures et 10 heures. La disposition précédente selon laquelle ces dépassements ne peuvent intervenir « *sans la prise d'une pose ou d'une période de repos d'au moins quatre heures et demie* » est supprimée. Le niveau le plus élevé de gravité de l'infraction reste inchangé.
2. De nouvelles infractions **aux temps de repos** sont introduites :
  - Sur le fondement de **l'article 8, paragraphe 6ter<sup>11</sup> du Règlement 561/2006**, qui impose désormais une **compensation systématique** pour toute réduction du temps de repos hebdomadaire, l'Annexe II intègre « *l'absence de compensation pour deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs* ». Cette infraction est qualifiée de très grave,
  - Sur celui de **l'article 8, paragraphe 8<sup>12</sup> du Règlement 561/2006** qui interdit d'une part, un repos prolongé dans le véhicule et impose d'autre part, à l'employeur de financer un hébergement de qualité, l'Annexe II ajoute deux infractions, d'une part « *le déroulement à bord d'un véhicule du temps de repos hebdomadaire normal ou de tout temps de repos hebdomadaire de plus de 45 heures* » (infraction de niveau très grave), et d'autre part, « *l'absence de prise en charge par l'employeur des frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule* » (infraction grave).

La Chambre de Commerce souhaite, tout d'abord rappeler que la question des infrastructures dédiées aux transport routier demeure un enjeu majeur. Dans de nombreux Etats membres, dont le Luxembourg, l'on relève un manque criant d'infrastructures suffisantes, abordables et sécurisées pour l'hébergement des conducteurs à proximité d'aires de stationnement adaptés aux poids lourds.

<sup>10</sup> L'Article 1<sup>er</sup> de la Directive déléguée 2024/846 prévoit que « *l'annexe III de la directive 2006/22/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive* ».

<sup>11</sup> **Conformément à l'Article 8, paragraphe 6ter, alinéa 2 du règlement 561/2006**, « Lorsque deux temps de repos hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive conformément au paragraphe 6, troisième alinéa, le temps de repos hebdomadaire suivant est précédé d'un temps de repos en compensation de ces deux temps de repos hebdomadaires réduits ».

<sup>12</sup> **Conformément à l'Article 8, paragraphe 8 du règlement 561/2006**, « Les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats. L'employeur prend en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule. »

Un rapport de la Commission européenne finalisé en 2025<sup>13</sup> révèle à ce sujet, que l'Union européenne manque d'au moins 390.000 places certifiées de stationnement sécurisé. Ce déficit pourrait atteindre 483.000 d'ici 2040. Dans ce contexte, la mise en œuvre pratique de l'obligation d'hébergement en dehors du véhicule représente un défi logistique et économique persistant pour les entreprises de transport qui se heurtent en outre, à la faible acceptation, voire au refus par les conducteurs eux-mêmes, de nuitées à l'hôtel pour raisons personnelles, culturelles, ou liées à la sécurité. Ils préfèrent rester dans leur véhicule, environnement qu'ils connaissent et qu'ils jugent plus sûr.

Dans la mesure où les conducteurs disposent de plus, d'une autonomie décisionnelle pendant leur temps de repos, il peut être très difficile, voire impossible pour l'entreprise d'imposer aux conducteurs cette obligation d'hébergement en dehors du véhicule et donc de respecter la règle applicable. Au regard de ce contexte, la Chambre de Commerce relève que la qualification systématique de cette infraction comme « très grave » apparaît disproportionnée. Elle insiste donc sur le caractère essentiel de la prise en compte par les autorités en charge de la constatation de ces infractions de circonstances particulières et/ou individuelles notamment à travers des exceptions, en cas de refus documenté du conducteur ou d'inexistence d'infrastructures accessibles.

Elle s'interroge ensuite sur l'étendue des obligations de preuves lors des contrôles administratifs et demande à ce titre des précisions, notamment quant à l'éventualité d'une obligation pour les entreprises de présenter des justificatifs concrets, tels que des factures d'hôtel ou des confirmations de réservation. En effet, de tels justificatifs ne pouvant être exigés lors des contrôles routiers, se pose alors la question de la légalité de l'exigence de ces preuves a posteriori.

Enfin, la Chambre de Commerce ne manque pas de rappeler que la prise en charge des frais d'hébergement hors du véhicule pendant les temps de repos hebdomadaire constitue une charge financière pouvant s'avérer difficilement supportable pour les entreprises de plus petite taille. Cette difficulté est particulièrement marquée dans le cadre de tournées internationales, avec des prix d'hôtels pouvant être élevés.

3. Une nouvelle infraction relative à **l'organisation du travail** vise l'entreprise de transport qui « *n'organise pas le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur ou de retourner à leur lieu de résidence* » (infraction de niveau très grave). Conformément à **l'article 8, paragraphe 8bis<sup>14</sup> du Règlement 561/2006**, l'employeur est tenu d'organiser le travail, de manière à permettre au conducteur de retourner soit au centre opérationnel de l'entreprise à laquelle il est rattaché, soit à son lieu de résidence, afin d'y prendre un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos compensé de 45 heures.

Si d'une manière générale, la mise en œuvre des règles relatives à l'obligation de retour et d'hébergement hors du véhicule peut favoriser l'amélioration des conditions de travail et à terme, l'attractivité du métier, la Chambre de Commerce souhaite toutefois souligner le risque que ces règles supplémentaires constituent une charge supplémentaire de planification pour les entreprises.

4. Enfin, est ajouté sur le fondement de **l'article 8, paragraphe 6bis, point b) ii), une catégorie de temps supplémentaire « 67 h<...<69 h »**, relatif au temps de repos hebdomadaire pris à la suite de, 12 périodes consécutives de 24 heures<sup>15</sup>.

13 Le présent rapport a été élaboré, par la Direction générale de la mobilité et des transports (MOVE) dans le cadre de l'étude sur la disponibilité d'installations de repos adaptées aux conducteurs professionnels et de parkings sécurisés, ainsi que sur le développement de parkings sûrs et sécurisés dans l'UE.

Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU. Annex I, Mapping demand and supply & gap analysis

14 **Conformément à l'Article 8, paragraphe 8bis du règlement 561/2006**, « Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur temps de repos hebdomadaire, situé dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou de retourner à leur lieu de résidence au cours de chaque période de quatre semaines consécutives, afin d'y passer au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire.

15 **L'Article 8, paragraphe 6bis du règlement 561/2006** introduit une dérogation spécifique relative aux périodes de repos hebdomadaire dans le cadre transport international de voyageurs.

**B) En ce qui concerne les infractions au Règlement 65/2014  
relatif aux tachygraphes dans les transports routier**

Les infractions sont classées, en trois niveaux de gravité, infractions les plus graves (ILPG), infraction très grave (ITG) et infraction grave (IG). La catégorie infraction mineure (IM) a été supprimée.

Le groupe d'infractions ajouté concerne les obligations de présentation de documents qui incombent aux conducteurs. Ces derniers sont tenus d'actionner les dispositifs de commutation qui permettent d'enregistrer séparément et distinctement différentes périodes.

1. Ainsi, tout d'abord, en référence à **l'article 34, paragraphe 5, point b) v) du Règlement 65/2014**, ils doivent enregistrer le temps de repos passé à bord d'un ferry ou d'un train, tel que l'exige **l'article 9 du Règlement 561/2006**, sous le signe « ferry-train », en plus du symbole habituel de repos. L'infraction réside dans une utilisation incorrecte, ou une non-utilisation de ces signes « ferry-train). L'infraction est qualifiée de grave.
2. Ensuite, selon **l'article 34, paragraphe 6 du Règlement 65/2014**, chaque conducteur d'un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique est tenu d'inscrire manuellement les informations requises sur sa feuille d'enregistrement. L'infraction pour non-respect de cette obligation est de niveau très grave.
3. Enfin, conformément à **l'article 34 paragraphe 7 du règlement 65/2014**, il est imposé au conducteur d'introduire dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence, celui du pays où il finit sa période de travail journalière et celui du pays où il entre après avoir « *franchi la frontière d'un État membre au début de son premier arrêt dans ledit État membre* ». L'absence dans les enregistrements des symboles des pays dont les frontières ont été franchies et de ceux des pays relatifs à la période de travail journalière du conducteur demandés constituent une infraction grave.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis que sous réserve de la prise en compte de ses remarques.





