

**N° 8101<sup>3</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

## **PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL**

**modifiant**

- 1° 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 en vue de la transposition de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 ;**
- 2° le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ;**
- 3° le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses**

\* \* \*

### **AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(9.2.2023)

Par lettre du 10 novembre 2022, Monsieur François Bausch, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, a saisi pour avis notre Chambre au sujet du projet de règlement grand-ducal sous rubrique.

1. Le présent projet de règlement grand-ducal vise à transposer l'article 2 de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012.

2. Ensuite, le projet a pour but de supprimer la Commission de coordination des contrôles dans le domaine des transports routiers.

#### **Transposition de l'article 2 de la directive (UE) 2020/1157**

3. Le projet propose de nouvelles exigences sur lesquelles les contrôles sur route et en entreprise doivent porter. Par exemple, lors d'un contrôle sur route, le conducteur a le droit de contacter son

entreprise qui peut alors fournir certains documents que le conducteur n'aurait pas à bord de son véhicule.

4. Des contrôles concertés entre plusieurs Etats membres doivent être organisés non seulement sur la route, mais aussi dans les locaux des entreprises. De plus, afin d'augmenter l'efficacité des contrôles, il convient d'autoriser l'accès aux systèmes nationaux de classification des entreprises de transports par niveau de risque également aux autorités de contrôles des autres Etats membres.

5. En effet, les systèmes de classification par niveau de risque sont harmonisés et la Commission européenne a élaboré une formule commune pour calculer le niveau de risque des entreprises de transports que les Etats membres doivent reprendre. La formule commune est définie par le règlement d'exécution (UE) 2022/695 de la Commission du 2 mai 2022 portant modalités d'application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la formule commune de calcul du niveau de risque des entreprises de transports. Ladite formule n'est pas reprise dans le règlement grand-ducal, mais il est fait référence au règlement d'exécution européen.

De plus, la liste des infractions à prendre en considération pour calculer le niveau de risque est mise à jour par la reprise des tableaux d'infractions actuellement en vigueur dans la directive.

**6. La Chambre des salariés (CSL) ne voit aucun inconvénient à renforcer les contrôles sur route et à mieux coordonner les contrôles concertés entre plusieurs Etats membres. Le système de classification par niveau de risque des entreprises et les mesures de contrôle du transport routier semblent augmenter la sécurité sur les routes, ce qui est un avantage pour les salariés travaillant dans le transport routier.**

**7. Néanmoins la CSL souhaite rappeler que la responsabilité de fournir les documents nécessaires lors d'un contrôle routier doit peser sur l'entreprise et non sur le salarié chauffeur. Ce dernier ne doit subir aucune conséquence négative, telle qu'une amende, lorsque les documents à bord du véhicule sont incomplets ou manquants.**

#### **Suppression de la Commission de coordination des contrôles routiers**

8. Le projet de règlement grand-ducal prévoit la suppression de la Commission de coordination. Cette commission assure principalement des tâches de secrétariat comme l'envoi de rapports de contrôles techniques routiers aux points de contacts des autres Etats membres ou encore la confection et l'envoi de statistiques.

9. D'après le projet, ces tâches peuvent être effectués plus efficacement et plus rapidement par les services du ministère de la mobilité et des travaux publics que par une commission composée de hauts fonctionnaires et de directeurs qui ne se réunit au maximum que deux à trois fois par an. Ainsi, pour les dossiers concernant le contrôle technique routier par exemple, il serait important que ces dossiers soient envoyés assez vite puisqu'ils concernent des véhicules présentant des défauts techniques.

Par conséquent, le projet propose que le ministre reprenne les missions anciennement attribuées à la Commission. En outre, dans la pratique les missions en question seraient déjà assurées par les services compétents du ministère de la mobilité et des travaux publics.

10. En ce qui concerne l'organisation de contrôles concertés avec d'autres Etats membres, le ministre en serait politiquement responsable vis-à-vis de la Commission européenne, mais il pourra charger la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises de l'organisation pratique de ces contrôles. D'après le projet, la coordination des différents contrôles tant au niveau national qu'au niveau international se fait déjà aujourd'hui par la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises, ces organes étant les seules à pouvoir assurer une telle mission dans la pratique.

**11. La CSL estime qu'il est important que les tâches relevant de la Commission de coordination soient effectuées le plus efficacement possible afin d'assurer un niveau de protection élevé aux chauffeurs routiers. Ainsi, la CSL ne s'oppose pas à ce que le ministre reprenne les fonctions de la Commission de coordination pour autant que les missions reprises soient accomplies de manière efficace.**

**12. La CSL marque son accord au projet de règlement grand-ducal, sous réserve des remarques formulées sous avis.**

Luxembourg, le 9 février 2023

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Sylvain HOFFMANN

*La Présidente,*  
Nora BACK

