

N° 6112¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE REGLEMENT
GRAND-DUCAL**

concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(15.4.2010)

Par lettre en date du 3 février 2010, réf.: TR/GS/gs/2010/let010, 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. OBJET DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

1. Le règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) Nos 3820/85 et 3821/85, ainsi que le règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route fixent le cadre réglementaire et technique pour l'introduction du système de tachygraphe numérique. Outre le tachygraphe proprement dit, des cartes à puce électronique à insérer dans le tachygraphe font partie intégrante du système.

2. Le nouveau système de tachygraphe devra permettre aux entreprises une gestion plus aisée de leurs véhicules, procurer aux conducteurs des informations claires et précises quant à leurs temps de conduite et de repos et permettre un contrôle efficace des activités des conducteurs, tout en contribuant ainsi à une réduction des fraudes.

3. La matière étant réglée par des règlements communautaires, le présent règlement détermine notamment les modalités pratiques relatives aux cartes de tachygraphe et fixe les sanctions.

4. Etant donné que l'appareil de contrôle et les temps de conduite et périodes de repos, réglés par le règlement (CE) No 561/2006, sont étroitement liés, les sanctions pour ces dernières sont également reprises dans ce règlement grand-ducal.

5. De nouvelles dispositions d'exécution ont été prévues par le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ainsi que par le règlement grand-ducal modificatif du 23 mars 2007.

6. Suite à l'arrêt No 289/09 du 9 juin 2009, la Cour d'appel a décidé que *le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 susmentionné, pris sur base de la procédure d'urgence, expressément écartée en l'espèce par les lois modifiées tant de 1971 que de 1955 précitées¹, ne saurait trouver application, les juridictions ne pouvant appliquer un règlement grand-ducal qu'autant qu'il est conforme à la loi. S'y ajoute que le règlement grand-ducal ne mentionne pas non plus que les autres formalités auxquelles il est subordonné de par les lois modifiées de 1971 et de 1955, à savoir la consultation des chambres professionnelles concernées et l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des députés, ont en l'espèce été accomplies. Or, le règlement grand-ducal doit fournir par lui-même la preuve de sa conformité aux prescrits de la loi. Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 encourt dès lors la sanction de l'article 95 de la Constitution.*

7. En raison de l'inapplicabilité du règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 prononcée par la Cour d'appel dans l'arrêt du 9 juin 2008, le législateur a décidé de remplacer ledit règlement au lieu de le modifier, afin de combler à ce vice de forme.

Le présent texte reprend la majorité des dispositions du règlement grand-ducal modifié du 13 octobre 2006.

8. Les principales modifications sont:

- inclusion de certaines dérogations supplémentaires prévues à l'article 13 du règlement (CE) No 561/2006 que la pratique a montré nécessaires;
- introduction d'avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et de repos sur base d'une catégorisation élaborée en comitologie auprès des institutions communautaires;
- obligation pour les instructeurs des auto-écoles d'utiliser le tachygraphe;
- suppression de l'obligation nationale pour les forces armées et la Police d'équiper leurs camions d'un tachygraphe;
- suppression de l'obligation de remettre l'ancienne carte de tachygraphe en échange de la nouvelle, alors que le conducteur doit pouvoir produire les données des 28 jours précédents lors d'un contrôle.

9. Il est en outre profité de l'introduction des avertissements taxés en matière de tachygraphe et de temps de conduite et périodes de repos, d'en introduire également en matière de licences communautaires.

¹ Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 trouve un double fondement, d'une part, dans la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, d'autre part, dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La loi modifiée de 1971 dispose en son article 1er que l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports se feront par règlement d'administration publique à prendre sur avis obligatoire du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la commission de travail de la Chambre des députés. La loi modifiée de 1955 dispose en son article 4bis, paragraphe 6 qu'un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat, après avoir demandé l'avis des chambres professionnelles intéressées et reçu l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) No 561/2006 du Parlement 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, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil, au règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970.

10. Si la CSL approuve la façon de légiférer du gouvernement consistant à remplacer le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 précité par un nouveau règlement reprenant le contenu du premier tout en respectant la procédure décrite dans la loi modifiée du 9 août 1971 et la loi modifiée du 14 février 1955 précitées, elle se doit néanmoins de formuler un certain nombre de remarques tant quant à la forme que quant au fond.

*

2. ANALYSE DES ARTICLES

2.1. Les remarques d'ordre formel

11. Vu la ribambelle de normes communautaires et nationales auxquelles il est fait référence dans le présent projet de règlement grand-ducal, la CSL estime nécessaire de préciser davantage les références légales dans les différents articles afin de permettre au lecteur de trouver le texte actuellement en vigueur qui, parfois, a fait l'objet de plusieurs modifications.

Ad article 1

12. Il y a lieu de préciser davantage la référence légale au troisième alinéa 3 in fine en la complétant comme suit:

„... dans les conditions du paragraphe 3 de l'article 3 du règlement (CEE) No 3821/85 précité et modifié par l'article 26, paragraphe 2 du règlement (CE) No 561/2006 précité“.

Ad article 2

13. En ce qui concerne l'alinéa 1, il y a lieu de compléter le renvoi au règlement (CEE) No 3821/85 par l'ajout proposé à l'article 1.

14. L'alinéa 2 prendra la teneur suivante:

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) No 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I B du règlement (CE) No 1360/2002² précité venant compléter le règlement (CEE) No 3821/85.

15. Aux alinéas 4, 5 et 8, il faudra ajouter la référence aux règlements (CE) 2135/98 et (CE) No 1360/2002 précités qui ont complété le règlement (CEE) No 3821/85.

Ad article 6, paragraphe 1

16. Afin d'identifier la dernière version de texte, notre chambre propose de compléter le bout de la dernière phrase comme suit:

„... prévus à l'article 5 du règlement (CEE) No 3821/85 précité et modifié par l'article 1, 4) du règlement (CE) No 2135/98 précité“.

2.2. Les remarques quant au fond

17. Notre chambre se doit de faire un certain nombre de remarques concernant le contenu de certains articles du projet de règlement grand-ducal.

Ad article 4, dernier alinéa quant au délai de stockage imposé à la SNCT

18. Force est de constater que le texte ne souffle mot sur la durée du stockage par la SNCT des données à fournir en vue de l'obtention des cartes de tachygraphe et tenues à la disposition de l'Administration des douanes et accises, de la Police grand-ducale, de l'Inspection du travail et des mines ainsi que des autorités compétentes de délivrance et de contrôle routier des autres Etats membres de l'Espace Economique Européen, de la Suisse ainsi que de ceux étant partie à l'AETR précité.

² Le règlement No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route a remplacé l'annexe I B du règlement (CE) No 2135/98 précité.

19. La CSL propose de fixer le même délai de stockage des données pour toutes les cartes de tachygraphe, à l'instar de l'article 12, paragraphe 6, à savoir 2 ans.

20. Dans ce sens, il y a lieu également de rectifier le délai à l'article 7.1. intitulé „déchargement des données“ à l'annexe I du projet de règlement grand-ducal, la durée „d'au moins une année“ étant imprécise.

Ad article 7, alinéa 7 concernant la taxe à payer pour les cartes de tachygraphe

21. Notre chambre ne peut se familiariser avec l'idée qu'un conducteur qui met ses services à disposition d'un employeur doit payer une taxe de mise à disposition de 74 € pour obtenir la carte de conducteur.

22. Voilà pourquoi elle revendique que cette taxe soit supprimée sinon, à défaut, être payée non pas par le chauffeur-salarié, mais par l'employeur.

Ad article 7 in fine concernant l'utilisation de données administratives pour l'établissement des cartes de tachygraphe

23. Le texte dispose que les données administratives utilisées pour l'établissement des cartes de tachygraphe fournies par les fabricants de tachygraphes peuvent être des données fictives.

24. La CSL est plutôt d'avis qu'en vue de sauvegarder l'anonymat des personnes dont les données figurent sur ces cartes, les fabricants de tachygraphes sont obligés d'utiliser des données fictives en vue d'accomplir des essais techniques.

Ad article 13 concernant les sanctions à charge des salariés et employeurs en cas de violations de leurs obligations

25. La CSL s'oppose énergiquement à prévoir les mêmes sanctions à charge des salariés qu'à charge des employeurs en cas de violations de leurs obligations respectives. S'il est vrai que la sécurité routière ne peut pas être tributaire de la qualité professionnelle de l'utilisateur, il faut néanmoins tenir compte du fait que certaines infractions commises par les chauffeurs sont souvent la conséquence d'injonctions qui leur sont imposées de la part de leurs employeurs, la spirale concurrentielle étant à l'origine de ces pratiques.

26. Il y a lieu de relever également dans ce contexte qu'en cas d'infraction commise par le chauffeur, celui-ci n'obtient guère un remboursement de la part de l'employeur dans l'hypothèse où il a avancé l'argent, même s'il arrive à prouver une faute dans le chef de ce dernier.

27. Voilà pourquoi la CSL revendique que l'ensemble des sanctions citées à l'article 13 et qui ont trait tant aux violations des obligations concernant les véhicules et leurs installations techniques comme le tachygraphe qu'aux violations du temps de conduite, des pauses et des repos journalier et hebdomadaire soient imputables aux employeurs, sauf si ces derniers arrivent à prouver une faute intentionnelle dans le chef du chauffeur-salarié.

28. Pour toute autre infraction de droit commun à la circulation routière à l'exception de celles mentionnées au paragraphe précédent, notre chambre estime que le salarié doit lui-même engager sa responsabilité en vertu de la personnalité des peines.

29. Finalement, notre chambre revendique un renforcement des peines à l'égard des employeurs vu que la pratique a montré jusqu'à ce jour que celles-ci sont souvent dérisoires comme le témoigne notamment le jugement du tribunal d'arrondissement, douzième chambre, en amont de l'arrêt No 289/09 du 9 juin 2009, cité dans l'exposé des motifs du projet de règlement grand-ducal.

Ad article 14, dernière phrase

30. Notre chambre a le regret de constater qu'aucune formation de la part des instructeurs n'est prévue pour les candidats-conducteurs en ce qui concerne l'utilisation du tachygraphe.

31. Voilà pourquoi elle exige qu'une telle formation de l'utilisation du tachygraphe doive être ancrée dans le présent projet de règlement grand-ducal et être incluse dans le règlement grand-ducal du 2 octo-

bre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

32. Elle est d'avis que conformément à ses observations formulées au sujet de l'article 13, les chauffeurs ne peuvent faire l'objet de sanctions pénales que pour autant qu'une faute intentionnelle puisse être prouvée dans leur chef.

Ad article 15, paragraphe 2

33. La CSL renvoie à ses remarques au sujet de l'article 13.

34. En raison de sa critique concernant l'application des mêmes sanctions pour les salariés que pour les employeurs, notre chambre ne saura donner son accord au présent projet de règlement grand-ducal et demande de le reconsidérer en tenant compte de ses remarques.

Luxembourg, le 15 avril 2010

Pour la Chambre des Salariés,

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

