**Projet de loi 5559**

**portant**

1. **transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relative à l’aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier;**
2. **modification du Code du travail**

Le projet de loi 5559 transpose en droit luxembourgeois la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relative à l’aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. A noter que ces activités sont d’ores et déjà couvertes par le règlement 561/2006 du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l’harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans les domaines des transports par route. Ce règlement fixe des règles communes concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs. Il n’aborde cependant pas les autres aspects de la durée du travail dans le transport routier. La directive 2002/15/CE précitée vient combler cette lacune.

Elle comprend un ensemble de prescriptions plus spécifiques relatives à la durée du travail pour les transports routiers. Elle définit notamment le temps de travail, le temps de disponibilité, la pause, le repos ou encore la période de nuit. De telles prescriptions ont pour objectif d’améliorer la sécurité des transports routiers ainsi que la santé et la sécurité des personnes concernées. A noter que conformément au principe de subsidiarité inscrit au niveau du traité instituant la Communauté européenne, celle-ci peut prendre des mesures spécifiques notamment si en raison de ses dimensions ou de ses effets, il semble que les objectifs de l’action projetée soient mieux réalisés au niveau communautaire qu’au niveau de chaque Etat membre.

Concernant le projet de loi stricto sensu, il faut noter qu'il entend transposer la directive tout en assurant que le dialogue social soit également respecté dans ce domaine et ce afin de tenir compte des spécificités du secteur du transport au regard notamment de l’organisation et de la durée du travail. Ainsi, le projet de loi accorde une certaine autonomie aux partenaires sociaux au niveau des périodes de référence. Ce faisant, le projet de loi ne s’écarte pas des dispositions de la directive qui, par ailleurs, laisse aux Etats membres une certaine marge de manœuvre.

Quant au champ d'application, il convient de relever que le projet de loi couvre uniquement les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises établie au Luxembourg et qui participe à des activités mobiles de transport routier couvertes par le règlement 561/2006 ou, à défaut, par l’accord européen relatif au travail des équipages de véhicules effectuant des transports internationaux par route.

Ainsi, sont exclus notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes dans un minibus de 9 personnes au maximum.

Le projet de loi précise plusieurs aspects de la durée de travail dans le secteur des transports routiers. Il définit notamment le temps de travail, les limites maximales au temps de travail, les pauses et le travail de nuit.

Le temps de travail est défini comme étant toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur est à son poste de travail, à la disposition de l’employeur et dans l’exercice de ses fonctions ou de ses activités. Il est précisé que le temps consacré à toutes les activités de transport telles que la conduite ou le chargement et le déchargement font partie du temps de travail. Il en va de même de l’assistance aux passagers à la montée ou à la descente du véhicule, du nettoyage et de l’entretien du véhicule ou de tout autre travail sur le véhicule.

Le temps de disponibilité est défini comme étant les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n’est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d’effectuer des transports ou de faire d’autres travaux. A titre d'exemples on peut relever que les périodes d’attente aux frontières ou encore celles dues à des interdictions de circulation sont considérées comme temps de disponibilité. A noter que le projet de loi laisse aux partenaires sociaux la possibilité de négocier par voie de convention collective ou accord interprofessionnel des forfaits de répartition des temps d’inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité. Le temps de travail et le temps de disponibilité ne doivent cependant pas dépasser seize heures, cette durée correspondant à l’amplitude maximale dans le transport international telle que prévue au règlement CE 561/2006 précité.

La durée de travail hebdomadaire moyenne normale est calculée sur une période de référence d'un mois. Dans le cadre de cette période de référence, la durée de travail hebdomadaire est limitée à quarante-huit heures. A noter toutefois que des périodes de référence d’une durée supérieure peuvent être appliquées soit sur autorisation ministérielle soit par voie de convention collective ou accord interprofessionnel. La période de référence peut dès lors être portée à quatre voire à six mois selon qu’elle est autorisée par voie ministérielle ou déterminée via accords collectifs ou interprofessionnels.

La période nocturne et le travail de nuit sont également définis dans le projet de loi. Par travail de nuit, on entend tout travail accompli durant la période nocturne qui elle est comprise entre zéro heure et cinq heures du matin.

D’autres notions sont précisées dans le cadre du projet de loi. Ainsi la semaine est définie comme étant la période qui commence à zéro heure le lundi pour prendre fin à vingt-quatre heures le dimanche, alors que la période de vingt-quatre heures consiste en tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier. La définition de la semaine a pour finalité de permettre le calcul de la durée de travail par rapport à la période de référence, alors que la période de vingt-quatre heures est destinée à permettre le calcul du repos journalier et hebdomadaire.

A noter encore dans ce contexte que d’après le projet de loi, le temps de travail quotidien est limité à 10 heures par 24 heures si du travail de nuit est effectué pendant la période nocturne comprise entre zéro et cinq heures.