



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5559

Projet de loi portant

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

Date de dépôt : 23-03-2006

Date de l'avis du Conseil d'État : 08-05-2007

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
18-12-2007	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
23-03-2006	Déposé	5559/00	<u>6</u>
25-04-2006	Avis de la Chambre des Employés Privés (25.4.2006)	5559/01	<u>15</u>
26-05-2006	Avis de la Chambre de Travail (26.5.2006)	5559/02	<u>22</u>
08-08-2006	Avis de la Chambre de Commerce (8.8.2006)	5559/03	<u>25</u>
19-09-2006	Avis de la Chambre des Métiers (19.9.2006)	5559/04	<u>30</u>
28-11-2006	Avis du Conseil d'Etat (28.11.2006)	5559/05	<u>33</u>
13-03-2007	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Travail et de l'Emploi	5559/06	<u>41</u>
08-05-2007	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (8.5.2007)	5559/07	<u>53</u>
15-10-2007	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Travail et de l'Emploi	5559/08	<u>56</u>
06-11-2007	Dépêche du Président du Conseil d'Etat au Président de la Chambre des Députés (6.11.2007)	5559/09	<u>63</u>
20-11-2007	Rapport de commission(s) : Commission du Travail et de l'Emploi Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	5559/10	<u>66</u>
21-12-2007	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (21-12-2007) Evacué par dispense du second vote (21-12-2007)	5559/11	<u>85</u>
31-12-2007	Publié au Mémorial A n°248 en page 4580	5559	<u>88</u>

Résumé

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.

5559/00

N° 5559

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

portant 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

* * *

*(Dépôt: le 23.3.2006)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (10.3.2006).....	1
2) Exposé des motifs	2
3) Commentaire des articles	2
4) Texte du projet de loi.....	4

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Travail et de l'Emploi et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre du Travail et de l'Emploi est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant 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.

Palais de Luxembourg, le 10 mars 2006

Le Ministre du Travail et de l'Emploi,

François BILTGEN

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

L'objet du présent projet de loi est de transposer la directive 2002/15/CE du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (ci-après „la directive“).

La nouvelle loi spéciale transposera donc cette directive qui vise spécialement les activités du transport routier, couvertes par le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route.

Dans le but d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des travailleurs mobiles ainsi que d'assurer une concurrence plus loyale dans le secteur des transports routiers ce règlement fixe des règles concernant le temps de conduite et de repos des conducteurs.

Le présent projet renforce ces dispositions en définissant le temps de travail, le temps de disponibilité, la pause, le repos et la période de nuit pour son champ d'application bien défini.

De manière générale, il faut relever qu'il a été dans l'intention des auteurs du projet de réaliser une transposition aussi littérale que possible des dispositions de la directive en droit national, tout en continuant à favoriser le dialogue social dans le secteur.

Cette approche a été adoptée afin de tenir compte de la spécificité du secteur au regard surtout de l'organisation et de la durée du travail.

Notamment en ce qui concerne les périodes de référence, une certaine autonomie a été accordée aux partenaires sociaux, afin de leur donner la possibilité d'en adapter la durée par voie de conventions collectives ou d'accords interprofessionnels pour mieux tenir compte des réalités du secteur.

Aussi, la durée du temps de travail de nuit pourra être agencée par voie de conventions collectives ou d'accords interprofessionnels.

Finalement, il y a lieu de remarquer que le temps de travail des travailleurs mobiles non couverts par le règlement CEE 3820/85 est réglementé par le projet de loi 5386 transposant la directive 2003/88/CE du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Articles 1er et 2: Champ d'application et définitions

L'article 1er qui transpose l'article 2 de la directive, dispose que la loi spéciale s'applique pour les entreprises de transport professionnel aux travailleurs mobiles participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, actuellement le règlement (CEE) No 3820/85 ou à défaut l'accord AETR.

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

Les travailleurs mobiles effectuant ces transports tombent en effet sous le projet de loi 5386 portant transposition de la directive 2003/88/CE concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

L'article 2 du projet reprend les définitions de l'article 3 de la directive.

Le paragraphe (1) définit le travailleur mobile comme celui qui fait partie du personnel qui se déplace. Cette définition implique que sont à considérer comme travailleurs mobiles non seulement les conducteurs de véhicules mais aussi les travailleurs accompagnant les conducteurs, comme par exemple un guide touristique accompagnant un chauffeur de bus.

Les paragraphes (2) et (3) différencient entre le temps de travail et le temps de disponibilité.

Le paragraphe (2) donne une énumération non limitative des activités de transport routier considérées comme temps de travail et précise que les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut pas disposer librement de son temps et est retenu sur son poste de travail peuvent sous certaines conditions être assimilées à des périodes de travail effectif.

Le paragraphe (3) fixe les critères généraux du temps de disponibilité tout en rendant possible des modifications de répartition entre travail et disponibilité par la voie soit de conventions collectives soit d'accords interprofessionnels.

Le paragraphe (4) définit le poste de travail de manière assez large en y incluant tant le lieu de l'établissement principal de l'entreprise, que le véhicule et en général, tout autre endroit où sont effectuées les activités de transport.

Les paragraphes (5), (6) et (7) définissent la personne exécutant des activités mobiles de transport routier, la notion de semaine ainsi que la période de 24 heures.

Articles 3 à 7: Durée de travail

Les articles 3 à 7 transposent les articles 4, 5, 6, 7 et 9 de la directive.

Le paragraphe (1) de l'article 3 définit les limites hebdomadaires de la durée de travail dans le cadre d'une période de référence de 1 mois.

Des périodes de référence d'une durée supérieure peuvent cependant être appliquées soit sur autorisation ministérielle soit par voie de convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ce dernier cas la période de référence peut être portée à 6 mois au maximum conformément à l'article 8.2. de la directive.

Dans ce cas la convention collective ou l'accord interprofessionnel peut également porter la durée hebdomadaire à 60 heures sous condition du respect de la moyenne de 48 heures sur la période de référence déterminée.

Le paragraphe (2) traite du cas spécifique des transports internationaux de personnes.

Le paragraphe (3) constitue un rappel du droit commun, il précise que les heures de travail effectuées au-delà de la limite hebdomadaire de 40 heures à la fin de la période de référence sont considérées comme heures supplémentaires sans pour autant toucher à la question de la rémunération de ces heures supplémentaires.

Le paragraphe (4) concerne le calcul de la durée de travail afin de tenir compte des prestations de travail fournies pour plusieurs employeurs et de celles qui ne font pas directement partie des activités mobiles de transport routier.

L'article 4 prévoit une pause obligatoire au plus tard après 6 heures de prestation de travail continues, mobiles ou non.

Cette pause peut être divisée en plusieurs périodes d'au moins 15 minutes chacune.

L'article 5 est relatif aux temps de repos journalier et hebdomadaire dont les régimes sont établis par la législation communautaire du règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route.

L'article 6 limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne comprise entre 0 et 5 heures à 10 heures par 24 heures.

Cette limitation du temps de travail peut être modifiée par convention collective ou par accord interprofessionnel.

La présente disposition pose des limites en matière de travail de nuit sans pour autant toucher à la question de la rémunération de ce temps de travail.

L'article 7 transpose l'article 9 de la directive qui dispose que le temps de travail doit être enregistré tout en tenant compte de la diversité des moyens d'enregistrement utilisés par les employeurs.

Articles 8 à 11: dispositions finales

L'article 8 dispose que l'employeur est responsable de l'organisation du travail de son salarié.

Ceci implique pour l'employeur une obligation de contrôle du temps de travail presté et, le cas échéant, une obligation d'intervention pour assurer le respect de la législation par le travailleur.

L'article 9 innove par l'introduction d'une chaîne de responsabilité.

Ainsi une tierce personne (par rapport au contrat de travail) peut commettre une infraction par rapport aux dispositions de la présente loi à condition qu'elle ait pris une influence déterminante sur l'exécution de la prestation.

Les articles 10 et 11 garantissent le respect de la loi en prévoyant une instance de contrôle et en établissant des sanctions pénales.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Champ d'application et définitions

Art. 1.– La présente loi s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite; à l'exception des travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables.

Art. 2.– Au sens de la présente loi on entend par

- (1) Travailleur mobile: tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue pour le compte d'autrui une activité de transport de voyageurs ou de marchandises par route.
- (2) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités.

Font partie du temps de travail:

- le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes:
 - i) la conduite,
 - ii) le chargement et le déchargement,
 - iii) l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule,
 - iv) le nettoyage et l'entretien technique,
 - v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, le temps consacré à la préparation et à la consigne du véhicule ainsi que celui consacré aux travaux administratifs tels que par exemple les travaux de comptabilité et de décompte, la remise des recettes, les signatures des registres du véhicule et la remise des documents de service.
- les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.
- (3) Temps de disponibilité:
 - 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'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

Toutefois, les partenaires sociaux peuvent par convention collective ou accord interprofessionnel, négocier des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité.

- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

(4) Poste de travail:

- le lieu où se situe l'établissement principal de l'entreprise pour laquelle la personne exécutant des activités mobiles de transport routier effectue des tâches ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
- le véhicule que la personne exécutant des activités mobiles de transport routier utilise lorsqu'elle effectue des tâches, et
- tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.

(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout travailleur mobile qui exécute de telles activités.

(6) Semaine: la période qui commence à 0 heure le lundi et prend fin à 24 heures le dimanche.

(7) Période de 24 heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.

Durée du travail

Art. 3.– (1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence de 1 mois est de 48 heures.

Une période de référence de 4 mois peut être accordée par le Ministre ayant le travail dans ses attributions conformément à la procédure prévue à l'article 6, paragraphe (6) de la loi modifiée du 7 juin 1937 ayant pour objet la réforme de la loi du 31 octobre 1919 portant règlement légal du louage de service des employés privés et à l'article 4, paragraphe (5) de la loi modifiée du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée de travail des ouvriers dans les secteurs public et privé de l'économie.

Une période de référence de 6 mois au maximum peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ces cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à 60 heures à condition que la limite maximale de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

(2) Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur 1 mois ne dépasse pas 48 heures.

(3) Constituent des heures supplémentaires les heures de travail effectuées au-delà de la moyenne hebdomadaire de 40 heures à la fin de chaque période de référence.

(4) Pour la computation des seuils tels que décrits ci-avant, la durée du travail effectuée pour le compte de plus d'un employeur est additionnée. En présence de plusieurs employeurs, chaque employeur demande, par écrit, au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le travailleur mobile fournit ces informations par écrit.

Pour la computation de la durée de travail du travailleur mobile au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles pour le compte de l'employeur qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

Art. 4.– Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, le travailleur mobile au sens de la présente loi, ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe 2, et à l'article 3, paragraphe (4), alinéa 2, pendant plus de six heures consécutives sans pause, rémunérée ou non.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Art. 5.– Chaque travailleur mobile au sens de la présente loi doit bénéficier au cours d'une journée de travail d'un repos journalier et hebdomadaire conformément aux dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, de l'accord AETR.

Art. 6.– Dès que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit dans la période comprise entre 0 heures et 5 heures, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de 24 heures.

Les partenaires sociaux peuvent, par convention collective ou par accord interprofessionnel, déroger à cette limite.

Art. 7.– L'employeur tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (4), alinéa 2 sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que les registres du temps de travail précités, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins 2 ans après la période couverte.

Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de ces pièces.

Dispositions finales

Art. 8.– L'employeur est tenu d'organiser le travail du travailleur mobile tel que défini à l'article 1er de la présente loi de manière à ce que les limites du temps de travail prévues à l'article 3 soient respectées.

Art. 9.– Toute clause ou accord contraire aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

Le fait pour un contractant du transporteur professionnel de prendre une influence déterminante sur le temps de travail engage sa responsabilité en cas de dépassement des limites maxima prévues par la présente loi.

Art. 10.– L'Inspection du Travail et des Mines est chargée du contrôle de l'application de la présente loi.

Art. 11.– Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui:

- 1) aura occupé les travailleurs tombant sous le champ d'application de la présente loi au-delà des limites maxima de durée de travail et sans respecter les dispositions relatives à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;
- 2) se sera rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;
- 3) se sera rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4, au repos de l'article 5 et au travail de nuit à l'article 6 de la présente loi;
- 4) n'aura pas respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4, au repos de l'article 5 et au travail de nuit à l'article 6 de la présente loi;

- 5) n'aura pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 7 de la présente loi;
- 6) se sera rendu coupable de la violation des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail fixées par l'article 3, des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4, au repos de l'article 5 et au travail de nuit à l'article 6 de la présente loi par l'exercice d'une influence déterminante sur le déroulement de l'activité de transport routier.

Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de 2 ans.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/01

N° 5559¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI**portant 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**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(25.4.2006)

Par lettre du 6 mars 2006, réf. :FB/GT/cb, Monsieur François Biltgen, ministre du Travail et de l'Emploi, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

1. Ce projet a pour objet de transposer 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. Cette directive comme le projet de loi s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités visées par le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), à l'exception des travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions de même objet plus favorables.

Le règlement 3820/85 s'applique aux transports par route de personnes ou de marchandises, nationaux et internationaux, à l'intérieur de la Communauté européenne. L'accord AETR s'applique sur le territoire de chaque partie contractante aux transports routiers internationaux de personnes ou de marchandises effectués à destination ou en provenance de pays tiers parties à l'accord, ou en transit par ces pays, pour l'ensemble du trajet, par des véhicules immatriculés dans un Etat membre ou dans un de ces pays tiers, ainsi qu'à ces mêmes transports lorsqu'ils sont effectués en provenance ou à destination d'un pays tiers qui n'est pas partie à l'accord par des véhicules immatriculés dans un de ces pays, pour tout trajet effectué à l'intérieur de la Communauté.

Sont exclus de ces deux normes et partant de la directive, ainsi que du présent projet notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes dans un minibus de 9 personnes au maximum, qui sont réglementés par le projet de loi No 5386 complétant la transposition de la directive 2003/88/CE du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

3. Le règlement 3820/85 fixe des règles communes concernant le temps de conduite et de repos des conducteurs, sans toutefois couvrir les autres aspects de la durée du travail dans le transport routier.

La directive transposée vient compléter ce règlement en posant des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail.

Le présent projet introduit ainsi cette réglementation minimale en droit national.

4. La Chambre des employés privés accueille de manière favorable la transposition de cette directive.

Elle approuve le principe de poser des définitions telles que celles de temps de travail, temps de disponibilité, temps de pause et de repos, ou de poste de travail, comme celui de fixer des seuils légaux en matière de durée du travail, dans un but d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ainsi que la sécurité routière et de rapprocher davantage les conditions de concurrence.

Aux yeux de la CEPL, il est indispensable de tenir compte du caractère particulièrement dangereux du domaine routier, tant pour les travailleurs routiers que pour les simples utilisateurs.

La Chambre est d'avis que le projet pourrait assurer un degré de protection supérieur et a donc quelques critiques et exigences à formuler.

5. Actuellement sont exclus du champ d'application de la loi de 1970 relative à la durée de travail des ouvriers les membres des équipages affectés au transport de personnes ou de marchandises par route.

Le droit commun relatif au temps de travail des ouvriers n'est donc à ce jour pas applicable au secteur du transport routier, qui est néanmoins soumis à la réglementation communautaire précitée.

Un projet de loi No 5386 concernant l'aménagement du temps de travail ayant pour objet de compléter la transposition de la directive 2003/88/CE du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail prévoit de modifier cela.

Il introduit une *définition des travailleurs mobiles*, qui englobe tous les travailleurs qui font partie du personnel roulant ou naviguant et qui sont au service d'une entreprise effectuant des services de transport de passagers ou de marchandises par route, air ou voie navigable.

Si ces travailleurs seront soumis aux règles de droit commun en matière de durée du travail, ils ne seront néanmoins pas couverts par les dispositions légales en matière de temps de pause, de repos journalier, de repos hebdomadaire et de durée de travail de nuit. Le projet de loi introduit expressément une dérogation en ce sens.

En contrepartie ils devront disposer d'un repos suffisant soumis à des seuils légaux minimaux.

Le projet No 5386 introduit toutefois une autre exclusion spécifique à certains travailleurs mobiles: **les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier, couverts par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, donc par le règlement 3820/85 ou à défaut par l'accord AETR**, qui sont entièrement exclus du droit commun pour être réglementés par des lois spéciales, des conventions collectives de travail, et à défaut, des règlements d'administration publique.

Le présent projet constitue une telle loi spéciale.

6. Le présent projet définit les travailleurs mobiles comme tout travailleur faisant partie du personnel *qui se déplace*, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue pour le compte d'autrui une activité de transport de voyageurs ou de marchandises *par route*.

La CEPL approuve cette définition explicite qui règle le sort des employés de sociétés de transport qui ne se déplacent pas en les excluant.

Ce qui répond à la demande formulée par la CEPL dans son premier avis relatif au premier projet de loi 5386.

7. La directive transposée prévoit qu'elle s'appliquera aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Le projet ne prend pas du tout en compte cette catégorie de conducteurs.

La CEPL demande que le projet étende son champ d'application aux travailleurs indépendants, ce avec effet immédiat, alors qu'elle ne voit pas en quoi une application différée serait justifiée.

8. Le projet définit les notions de „temps de travail“ et de „temps de disponibilité“ tout en énonçant que les partenaires sociaux *peuvent* par convention collective ou *accord interprofessionnel*, négocier des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité.

Comme elle l'a déjà exposé dans son premier avis relatif au premier projet de loi 5386, la CEPL estime que la voie „partenaires sociaux“ est préférable à la voie purement légale: confier ces responsabilités aux partenaires sociaux permet d'un côté de garantir la prise en considération des spécificités des différents secteurs concernés, de laisser le choix entre mise en oeuvre ou non de nouvelles dispositions suivant les secteurs et permet d'un autre côté de renforcer le dialogue social luxembourgeois.

Mais quel employeur consentira à une telle négociation s'il n'y est pas contraint par la loi?

La CEPL est donc d'avis qu'il convient de l'imposer.

9. Le projet régleme ensuite la *durée du travail* en fixant une limite *hebdomadaire* moyenne de 48 heures dans le cadre d'une période de référence de 1 mois, sans donner toutefois aucune limite.

Le projet prévoit que la période de référence peut être adaptée par voie d'autorisations ministérielles (à 4 mois) ou de conventions collectives ou d'accords interprofessionnels (à 6 mois) pour mieux tenir compte des réalités du secteur, et dans ces cas, la durée hebdomadaire de travail peut être portée à 60 heures à condition que la limite maximale de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

La CEPL estime en premier lieu que la durée de 48 heures est excessive par rapport aux 40 heures applicables en droit commun, de même que les possibilités d'extension des périodes de référence.

En outre soumettre l'augmentation de la durée hebdomadaire de 60 heures à la seule condition que la limite maximale de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée sur une période de référence élargie de 4 ou 6 mois permettra une trop grande différence d'une semaine à l'autre, voire d'un mois à l'autre et entraînera des abus certains.

Elle se demande donc si les dispositions du projet relatives à la durée du travail permettent une protection suffisante de la sécurité et de la santé des travailleurs concernés ainsi que de la sécurité routière et exige notamment que soient prescrites des durées de travail hebdomadaire (sur une période de référence de 1 mois) et journalière maximales, conformément au régime de droit commun.

10. Le projet énonce que les heures de travail effectuées au-delà de 40 heures par semaine à la fin de la période de référence constituent des heures supplémentaires sans pour autant s'intéresser à la question de la rémunération de ces heures.

La CEPL salue cette reconnaissance des heures supplémentaires, mais demande que la loi instaure une compensation financière de ces heures ou rende au moins applicables les règles de droit commun, à défaut cette reconnaissance serait d'aucune incidence en faveur des travailleurs concernés.

11. Le projet prévoit une pause obligatoire rémunérée ou non, au plus tard après 6 heures de prestation de travail continues, mobiles ou non.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes de quinze minutes chacune.

La CEPL estime évident que les dispositions spéciales du Code de la route fixant également un temps de pause ne sont pas remises en cause par ces dispositions.

12. Le projet de loi impose un repos journalier et hebdomadaire en renvoyant pour leur régime au règlement (CEE) précité No 3820/85.

Or, le règlement fixe un temps de repos quotidien obligatoire, sans toutefois préciser la durée de travail journalière maximale.

Comme exposé supra, la CEPL exige que la loi fixe une durée de travail journalière maximale.

La CEPL est en outre d'avis que doit être posée, au niveau européen, la règle selon laquelle les employeurs doivent organiser le travail de sorte que les travailleurs puissent passer les 45 heures consécutives de repos hebdomadaire à leur domicile.

Il est en effet d'ores et déjà assez difficile pour ces travailleurs mobiles de profiter de leurs proches, comme de construire et entretenir une vie familiale.

13. Le projet de loi pose des règles de calcul afin de tenir compte des prestations de travail fournies pour plusieurs employeurs, quels qu'ils soient, donc y compris ceux exerçant des activités non directement liées au transport routier.

La CEPL approuve cette disposition.

14. Le projet limite le temps de travail quotidien à 10 heures par 24 heures lorsque le travailleur mobile effectue du travail de nuit dans la période comprise entre 0 et 5 heures, sous réserve de possibles dérogations à cette limite par convention collective ou accord interprofessionnel.

Le projet ne reprend pas les définitions de la directive concernant les notions de „période nocturne“ et de „travail de nuit“.

La Chambre estime que, afin de garantir une meilleure protection de tous les conducteurs, le projet de loi devrait ajouter ces deux définitions en son article 2.

La CEPL donne à considérer que les deux conventions collectives de travail (transport professionnel de marchandises et autobus) définissent la plage horaire pour le travail de nuit comme étant la période entre 22 heures et 6 heures, à l'instar du droit commun.

La directive la situe entre 0 et 7 heures.

Or, l'article 10 de la directive précise que la directive ne porte pas atteinte à la faculté d'introduire des dispositions *plus favorables* et se termine par la phrase suivante „la mise en oeuvre de la présente directive ne saurait justifier aucune réduction du niveau général de protection dont bénéficient les travailleurs visés“.

La Chambre est d'avis que la loi doit reprendre la définition de droit commun de la période nocturne, sinon celle posée par la directive.

La CEPL demande en outre le respect des dispositions de la directive selon lesquelles les Etats membres doivent prendre les mesures nécessaires afin que le travail de nuit soit compensé conformément aux dispositions législatives nationales, aux conventions collectives, aux accords entre partenaires sociaux et/ou à la pratique nationale.

15. Le projet permet des dérogations au travail de nuit par convention collective ou accord interprofessionnel.

La directive limite cependant ces dérogations à des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail.

La CEPL demande l'ajoute de cette condition.

16. La directive précise que les Etats membres veillent à ce que les dispositions pertinentes de la directive soient respectées.

A ce titre, le projet impose à l'employeur d'organiser le travail de son salarié de sorte à respecter les limites du temps de travail prévues à l'article 3.

Or, la CEPL estime que les dispositions pertinentes de la directive ne sauraient se limiter à la durée du travail hebdomadaire, mais concernent également les temps de pause (article 4 du projet), de repos (article 5), et le travail de nuit (article 6), dont la référence doit être ajoutée à l'article 8 du projet.

17. Le projet de loi charge enfin l'Inspection du Travail et des Mines du contrôle de l'application de cette loi.

L'Inspection du Travail et des Mines assurant déjà bon nombre de missions, la CEPL suggère d'associer l'Administration des Douanes et Accises, ainsi que la Police Grand-Ducale au contrôle du respect des dispositions de cette loi afin de garantir une meilleure efficacité.

18. Le projet énonce en son article 9 que toute clause ou accord contraire aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

La CEPL soulève la contradiction de cet article 9 avec l'article 1er in fine du projet qui prévoit expressément la possibilité de „travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables“.

La CEPL est également d'avis que l'article 9 est contraire à l'esprit de la directive qui favorise le dialogue social en permettant des dérogations à plusieurs de ses dispositions en vue de tenir compte de la spécificité du secteur au regard de l'organisation et de la durée du travail.

La CEPL demande donc que le projet précise en son article 9 que „toute clause ou accord contraire *moins favorable* que les dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit“.

*

19. Sous réserve des remarques formulées ci-avant, notre Chambre marque son accord au projet de loi soumis pour avis.

Luxembourg, le 25 avril 2006

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/02

N° 5559²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

portant 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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

(26.5.2006)

Remarque liminaire

La Chambre de travail applaudit au projet de loi en question du fait qu'il traduit un progrès social indéniable dans un secteur socialement difficile et en retard sur l'évolution générale qui prévaut dans les autres secteurs de l'économie.

Cependant le projet traduit également un compromis entre les partenaires sociaux dont l'élaboration fut laborieuse et dont l'équilibre est fragile. La moindre mise en cause d'un de ses éléments constitutifs risque d'ébranler voire d'anéantir tout l'édifice.

Analyse des articles*Ad article 10)*

Cet article, qui est d'ailleurs un truisme vu que l'Inspection du travail et des mines (ITM) est légalement compétente pour contrôler l'application du droit du travail, est insuffisant dans son contenu.

En effet, notre chambre doute fort que les agents de l'ITM puissent intervenir dans la circulation routière en arrêtant des camions, des bus ou des autocars aux fins de contrôle du respect de la présente loi.

Aussi notre chambre demande-t-elle de faire intervenir, en complément à ceux de l'ITM, les agents de la police et ceux des douanes dans le contrôle mentionné à l'article.

Sous réserve des considérations qui précèdent, notre chambre approuve le projet de loi faisant objet du présent avis.

Luxembourg, le 26 mai 2006

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Henri BOSSI

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/03

N° 5559³**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI**portant 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**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(8.8.2006)

Le projet de loi sous avis a pour objet la 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 de transport routier.

La directive 2002/15/CE précitée vise à compléter le règlement No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, règlement entre-temps abrogé et remplacé par le règlement 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 portant le même intitulé. Les dispositions de la directive 2002/15/CE précitée demeurent néanmoins compatibles avec le nouveau règlement du 15 mars 2006 remplaçant le règlement 3820/85.

*

I. RESUME

La Chambre de Commerce se doit d'émettre un avis général négatif à l'égard du projet de loi sous avis qui ne tient pas compte de l'environnement de concurrence accrue qui domine le secteur du transport routier européen. Le projet de loi déroge par ailleurs de manière flagrante au principe „*transposer la directive, toute la directive et rien que la directive*“ sur lequel s'étaient accordés le Gouvernement et les partenaires sociaux lors des réunions du Comité de Coordination tripartite d'octobre 2005 à avril 2006, réunions qui tendaient au développement des mesures nécessaires pour garantir et accroître la compétitivité de l'économie nationale et assurer en conséquence le bien-être économique et social de la population. Le projet de loi s'écarte en effet très loin des dispositions prévues par la directive 2002/15/CE précitée. Il tend en effet à établir des garanties sociales maximales qui ne sont pas compatibles avec l'activité de transport routier et qui sont du reste en dehors de toute proportion avec les garanties sociales établies par les autres législations européennes. Ce faisant, les auteurs du projet de loi ne prévoient l'évolution de la situation sociale des travailleurs mobiles qu'à court terme. A long terme néanmoins, les entreprises effectuant des activités de transport routier conformément à la directive 2002/15/CE précitée, établies au Luxembourg, ne sauraient survivre dans un contexte légal qui ne tient nullement compte de leurs intérêts économiques en les empêchant de concourir avec les entreprises concurrentes établies dans les autres pays de l'Union européenne. Lesdites entreprises seraient tôt ou tard contraintes de délocaliser leur activité dans un autre pays de l'Union européenne, dont la législation tiendrait mieux compte de leurs intérêts et par ricochet de l'intérêt des travailleurs mobiles y employés.

Il s'impose par ailleurs de souligner que l'activité du transport par route constitue une des étapes essentielles de la logistique mise en œuvre pour la production et la mise sur le marché des produits. La logistique peut être définie comme *l'ensemble des méthodes, organisations et techniques de gestion*

et d'optimisation de flux de matières premières et de produits finis qui constitue dans un monde global l'art d'amener des moyens et des ressources à l'endroit, au moment où en on a besoin (www.Wikipedia.org). Vu sous cet aspect, le transport routier participe à la compétitivité de l'ensemble de l'économie nationale, tous secteurs réunis et devra en conséquence être portée à son optimum. Le gouvernement dit par ailleurs vouloir favoriser la logistique pour en faire un pilier de la diversification économique. Le présent projet de loi est incompatible avec une telle velléité.

Les critiques de la Chambre de Commerce s'adressent notamment au champ d'application du projet de loi sous avis qui est restreint aux entreprises de transport professionnel, distinction que la directive n'opère pas. Les entreprises effectuant des activités de transport pour leur propre compte sont en effet soumises au régime de droit commun manifestement incompatible avec les conditions, les exigences et les aléas qu'implique l'activité de transport. Elle ne saurait par ailleurs accepter les dispositions ayant trait à la durée hebdomadaire de travail dont le caractère exagérément protecteur des intérêts des travailleurs mobiles est très au-delà des garanties minimales prévues par la directive précitée et avec les législations des autres pays de l'Union européenne et plus particulièrement avec les législations des pays limitrophes. Les dispositions ayant trait au travail de nuit outre de favoriser la perpétration d'abus par le personnel mobile, risquent par ailleurs d'entraîner un surcoût conséquent pour les entreprises effectuant des activités de transport routier, les transports publics y compris.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne saurait approuver le projet de loi sous avis et demande en conséquence une modification tenant compte des critiques et des propositions de texte émises dans le présent avis.

Appréciation du projet de loi

Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	- -
Impact financier sur les entreprises	- -
Transposition de la directive	- -
Simplification administrative	0
Impact sur les finances publiques	-

Appréciations: ++ : très favorable
 + : favorable
 0 : neutre
 - : défavorable
 - - : très défavorable
 n.a. : non applicable
 n.d. : non disponible

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

1. Concernant le champ d'application du projet de loi

La Chambre de Commerce ne saurait accepter la restriction du champ d'application du projet de loi sous avis aux travailleurs mobiles participant aux activités de transport d'une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises entraînant l'exclusion dudit champ d'application des travailleurs mobiles employés par des entreprises qui effectuent des activités de transports pour leur propre compte. La directive 2002/15/CE précitée n'opère en effet pas cette distinction.

Cette transposition qui va au-delà de la directive 2002/15/CE précitée aurait en effet pour conséquence de soumettre les travailleurs mobiles employés par des entreprises qui effectuent des activités de transport pour leur propre compte au régime de droit commun et cela au détriment tant des entreprises effectuant ces activités de transport qu'au détriment des travailleurs mobiles y employés. Le droit commun relatif à l'aménagement du temps de travail n'est en effet pas adapté à l'organisation et aux conditions de travail ainsi qu'aux aléas qu'implique l'activité de transport par route, et cela indifféremment de l'objet social de l'entreprise effectuant lesdites activités de transport.

2. Concernant la durée hebdomadaire de travail

La directive 2002/15/CE précitée prévoit une durée hebdomadaire moyenne de travail de 48 heures, durée qui pourra néanmoins être portée à une durée maximale hebdomadaire de travail de 60 heures à condition néanmoins que la durée hebdomadaire moyenne de 48 heures de travail calculée sur une période de référence de 4 mois ne soit pas dépassée.

Les auteurs du projet de loi prévoient en guise de transposition de la disposition précitée une durée de travail hebdomadaire moyenne normale de 48 heures calculée sur une période de référence d'un mois. Le Ministre ayant le travail dans ses attributions pourra néanmoins accorder une période de référence de quatre mois. La demande en autorisation devra être adressée à l'Inspection du Travail et des Mines qui transmettra le dossier au Ministre avec l'avis de la délégation de travail, s'il en existe une. Une période de référence de six mois au maximum pourra par ailleurs être stipulée dans une convention collective ou dans un accord interprofessionnel. Dans ces cas, la durée hebdomadaire de travail pourra être étendue à soixante heures à condition que la durée moyenne de travail de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

Les dispositions ayant trait à la durée hebdomadaire de travail prévues par la directive précitée et transposées en droit national devront par ailleurs devoir être combinées avec les dispositions du règlement européen relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 qui déterminent de manière précise les durées et les fréquences des repos et des conduites journalières et hebdomadaires.

Il importe de relever à ce titre que le règlement communautaire précité autorise une durée de conduite hebdomadaire de cinquante-six heures, la durée de conduite accumulée sur deux semaines consécutives ne pouvant néanmoins dépasser quatre-vingt-dix heures.

La Chambre de Commerce relève d'emblée que la question de la durée de la période de référence applicable au calcul de la durée moyenne hebdomadaire de travail est un élément substantiel de la capacité de concurrence du secteur des transports luxembourgeois. Elle ne saurait à ce titre accepter une période de référence d'un mois qui place les entreprises luxembourgeoises effectuant des activités de transport routier au sens de la directive 2002/15/CE précitée dans l'impossibilité de réagir à la concurrence des entreprises établies dans les autres pays de l'Union européenne. Les législations des autres pays de l'Union européenne n'ont en effet, au su de la Chambre de Commerce, pas fixé une période de référence aussi courte.

Il va par ailleurs sans dire que les entreprises luxembourgeoises ne sauront bénéficier de la durée maximale de conduite hebdomadaire de cinquante-six heures établie par le règlement communautaire précité, en régime normal, c'est-à-dire à défaut d'une période de référence de 4 mois spécialement autorisée par le Ministre ayant le Travail en ses attributions ou d'une période de six mois spécialement négociée entre partenaires sociaux. L'issue des demandes d'autorisation ministérielle et des négociations entre partenaires sociaux demeure en effet incertaine et comporte dès lors une grande part d'insécurité juridique que les entreprises effectuant des activités de transport ne sauraient accepter.

La Chambre de Commerce propose en conséquence de transposer la directive et rien que la directive et de prévoir que:

La durée hebdomadaire de travail moyenne calculée sur une période de référence de 4 mois est de 48 heures. La durée maximale hebdomadaire de travail pourra être portée à 60 heures pour autant qu'une moyenne de travail de 48 heures par semaine sur 4 mois ne soit pas dépassée.

3. Concernant le régime applicable au travail de nuit

La troisième et ultime critique du projet de loi a trait aux dispositions relatives au travail de nuit.

La directive définit comme travail de nuit *tout travail accompli durant la période nocturne, qui est une période d'une durée d'au moins quatre heures que les Etats membres sont libres de définir entre minuit et sept heures*. La directive prévoit en outre que *si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures*.

En guise de transposition des dispositions précitées, le projet de loi dispose que *dès lors que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit dans la période comprise entre 0 et 5 heures, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures*. Force est de constater que cette disposition s'appliquera quelle que soit la durée de travail de nuit accomplie par le travailleur mobile. La limite de 10 heures de travail journalier s'appliquera ainsi déjà lorsque le travail est commencé à 4 heures 59 minutes ou lorsqu'il se termine à minuit et une minute. Cette disposition aurait en conséquence incontestablement des répercussions négatives sur la compétitivité des entreprises qui effectuent des activités de transport routier au sens de la directive 2002/15/CE précitée.

Il y a lieu par ailleurs de relever à ce titre que la Direction Générale de l'Energie et des Transports de la Commission européenne a précisé dans un courrier adressé à la Confédération Luxembourgeoise du Commerce en guise de réponse à une demande concernant l'application des dispositions relatives au travail de nuit contenues dans la directive précitée que *la directive ne donne aucune indication jusqu'à quel point la plage de travail du travailleur mobile doit inclure la période nocturne pour que le travail effectué soit considéré comme du travail de nuit. L'appréciation est laissée aux Etats membres*.

La Chambre de Commerce voudrait par ailleurs souligner que les législations des pays limitrophes prévoient des définitions du travail de nuit des travailleurs mobiles qui suscitent une mise en œuvre plus conditionnée de la limite journalière de dix heures de travail. En Belgique, les travailleurs mobiles doivent ainsi avoir effectué plus de cinq heures de travail entre vingt heures et six heures, alors qu'en France, le travailleur mobile devra travailler trois heures au moins entre vingt et une et six heures, et ce deux fois par semaine au moins. En Allemagne enfin, il faudra prester au moins deux heures de travail pendant la plage horaire de vingt-trois à six heures, 48 jours par an au moins.

La Chambre de Commerce estime en conséquence que la mise en œuvre d'un régime autorisant davantage de flexibilité dans l'application des dispositions du travail de nuit et soumettant l'application de la limite journalière de dix heures de travail à la condition pour le travailleur mobile d'avoir presté une durée minimale de travail pendant la période nocturne s'impose.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne saurait approuver le projet de loi sous avis et demande en conséquence une modification tenant compte des critiques et des propositions de texte émises dans le présent avis.

5559/04

N° 5559⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI**portant 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**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(19.9.2006)

Par sa lettre du 6 mars 2006, Monsieur le Ministre du Travail et de l'Emploi a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi précité a pour objet de transposer la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

La directive 2002/15/CE s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos, ou à défaut, par la loi modifiée du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). A partir du 23 mars 2009, elle s'appliquera également aux conducteurs indépendants.

Il faut noter que le règlement 3820/85/CE du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, fixe des règles communes concernant le temps de conduite et de repos des conducteurs, sans toutefois couvrir les autres aspects de la durée du travail dans le transport routier.

La directive à transposer complète donc ce règlement en posant des prescriptions minimales en ce qui concerne le temps de conduite et de repos des conducteurs et renforce ces dispositions en définissant le temps de travail, le temps de disponibilité, la pause, le repos et la période de nuit.

Sont toutefois exclus, les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes dans un minibus de 9 personnes au maximum. Les travailleurs mobiles qui effectuent ces transports tombent sous le champ d'application de la directive 2003/88/CE concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, transposée en droit national par la loi du 19 mai 2006.

Ainsi, les métiers de l'artisanat, tels que les chauffeurs de taxis, ne sont pas visés par le présent projet de loi.

La Chambre des Métiers, après analyse des articles, peut approuver le projet de loi sous avis.

Luxembourg, le 19 septembre 2006

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Paul RECKINGER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/05

N° 5559⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI**portant 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**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(28.11.2006)

Par dépêche du 9 mars 2006, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, lequel a été élaboré par le ministre du Travail et de l'Emploi.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Les avis de la Chambre des employés privés, de la Chambre de travail, de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers sur le projet de loi en cause ont été communiqués au Conseil d'Etat par dépêches respectivement des 5 mai, 19 juin, 19 août et 6 octobre 2006.

Le projet de loi sous avis vise à transposer la 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, qui complète le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Comme ce règlement fixe des règles communes concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs, mais ne couvre cependant pas les autres aspects de la durée de travail dans le transport routier, la directive comble cette lacune. Elle comprend un ensemble de prescriptions plus spécifiques relatives à la durée du travail pour les personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, qui visent à assurer la sécurité des transports ainsi que la santé et la sécurité des personnes concernées et de rapprocher davantage les conditions de concurrence. Ainsi, elle définit notamment le temps de travail, les limites maximales au temps de travail, les pauses et le travail de nuit.

Son champ d'application couvre uniquement les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport établie dans un Etat membre qui participent à des activités mobiles de transport routier couvertes par le règlement No 3820/85 ou, à défaut, par l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Sont donc visés particulièrement les conducteurs routiers de véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Les travailleurs mobiles exclus du champ d'application de cette directive, à l'exception des conducteurs indépendants, bénéficient de la protection de base prévue par la directive 93/104/CE et ses modifications ultérieures.

Les conducteurs indépendants ont été inclus dans le champ d'application de la directive 2002/15/CE, mais, dans l'immédiat, les dispositions de la directive ne leur sont pas applicables. Ce n'est qu'à partir de 2009 que la Commission pourra proposer, après une évaluation des conséquences de leur exclusion temporaire, les conditions dans lesquelles les conducteurs indépendants seront soumis à la directive. Saisi d'un recours en annulation de la directive 2002/15/CE, la Cour de justice des Communautés européennes a précisé que l'inclusion des indépendants dans le champ d'application de cet acte communautaire ne constitue pas une intervention démesurée et intolérable portant atteinte aux principes de libre exercice d'une activité professionnelle et de liberté d'entreprendre, ou à celui de la proportionnalité (CJCE, C-184/02 et C-223/02, 9 septembre 2004).

La directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail et consolidant notamment la directive 93/104/CE précitée, a été transposée en droit national par la loi du 19 mai 2006

1. transposant la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail;
2. modifiant la loi modifiée du 7 juin 1937 ayant pour objet la réforme de la loi du 31 octobre 1919 portant règlement légal du louage de service des employés privés;
3. modifiant la loi modifiée du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée de travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie;
4. modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 concernant les services de santé au travail;
5. modifiant la loi du 20 décembre 2002 portant 1. transposition de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services; 2. réglementation du contrôle de l'application du droit du travail (*Doc. parl. No 5386*).

Pour éviter que les dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail des ouvriers ne deviennent pleinement applicables au secteur du transport routier, le législateur a pris soin, lors de l'adoption de ladite loi, de modifier l'article 2 de la loi modifiée du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée de travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie, de sorte à exclure les travailleurs du secteur routier, contrairement aux autres travailleurs mobiles, du droit commun et à permettre au législateur de définir ultérieurement leur temps de travail par une loi spéciale. Le Conseil d'Etat constate que la loi du 19 mai 2006 reste à être intégrée par règlement grand-ducal, à prendre sur avis du Conseil d'Etat, dans le Code du travail et devra y être insérée au Livre II, titre premier, chapitre premier, aux articles L. 211-1 et suivants, alors que ladite loi du 9 décembre 1970 a été abrogée par la loi du 31 juillet 2006 portant introduction d'un Code du Travail.

Le projet de loi sous avis propose des prescriptions spécifiques concernant l'aménagement du temps de travail des travailleurs du secteur routier, auxquels les règles de droit commun relatives à la durée du travail des travailleurs mobiles ne s'appliquent pas. Le Conseil d'Etat estime que cette réglementation spéciale, pour autant qu'elle vise les travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport, pourrait à l'instar de la réglementation concernant la durée de travail des ouvriers, apprentis et stagiaires occupés dans l'hôtellerie et la restauration, s'insérer au titre premier du Livre II dans un nouveau chapitre et il peut dès à présent marquer son accord avec une telle approche.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Remarque préliminaire

Si les auteurs devaient suivre la proposition du Conseil d'Etat et intégrer les dispositions en projet dans le Livre II, Titre premier du Code du travail, le nouveau chapitre pourrait se décliner en plusieurs sections munies des intitulés prévus dans l'actuel dispositif. En cas de maintien d'une loi autonome, le Conseil d'Etat recommande aux auteurs de supprimer les différents intitulés répartis dans le texte et de munir, à l'instar de la directive, chaque article d'un intitulé propre.

Article 1er

Cet article délimite le champ d'application de la future loi, mais, contrairement à la directive, il ne prend pas en compte les conducteurs indépendants. Ce choix, qui n'est pas autrement commenté par les auteurs du projet, rencontre la désapprobation véhémente des chambres professionnelles, alors qu'elles craignent que cette différenciation ne soit une source potentielle de distorsion de concurrence entre les deux catégories de conducteurs. Il est vrai que quelques mois après l'entrée en vigueur de la directive, les transporteurs et entreprises de transport européens ont déjà exigé que tous les conducteurs, qu'ils soient indépendants ou non, soient soumis à la même réglementation, invoquant le fait que la réglementation actuelle, qui incite les conducteurs indépendants à allonger davantage leur durée de travail, est très contestable du point de vue de la sécurité routière et qu'une application unilatérale de la réduction du temps de travail conduirait à une distorsion de la concurrence favorable aux micro-

entreprises. Cette problématique a même fait l'objet d'une question écrite à la Commission (E-2605/02) à laquelle la Commission a répondu que cette application est pourtant le résultat d'un difficile processus de conciliation entre le Conseil et le Parlement, que la Commission accepte et respecte.

Le Conseil d'Etat admet que les règles édictées par la directive sont des règles minimales et que rien n'empêche un Etat à adopter des règles plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. Néanmoins, le fait des auteurs de ne pas soumettre les chauffeurs indépendants aux dispositions de la future loi, sans cependant les exclure expressément, ne tire pas à conséquence dans l'immédiat, comme il résulte des développements ci-avant. De toute façon, les deux catégories de conducteurs font l'objet de règles communes sur les temps de conduite et de repos régis par le règlement (CEE) No 3820/85 du 20 décembre 1985 qui fixe le temps de conduite ininterrompue maximal, les pauses et le temps de conduite hebdomadaire. Ce règlement vient d'ailleurs d'être remplacé par le règlement (CE) No 561/2006 du 15 mars 2006, instaurant des pauses plus fréquentes et améliorant et simplifiant les possibilités de contrôle et de sanction.

Cependant, une transcription littérale de la directive aura l'avantage de bannir toute ambiguïté, de sorte que le Conseil d'Etat recommande aux auteurs de compléter l'article 1er par un ajout relatif aux conducteurs indépendants.

Article 2

Le projet de loi entend reproduire les définitions telles qu'établies par l'article 3 de la directive. Dans la suite logique du raisonnement développé à l'article 1er, il y aura lieu d'intégrer la définition des „conducteurs indépendants“ dans le dispositif de la future loi.

En ce qui concerne les définitions du „temps de travail“ et du „temps de disponibilité“, le projet de loi laisse aux partenaires sociaux la possibilité de négocier par convention collective ou accord interprofessionnel des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité. Le Conseil d'Etat renvoie à ses avis émis dans le cadre de la loi du 19 mai 2006 précitée (cf. *doc. parl. Nos 5386⁴, 5386⁷, 5386¹¹ et 5386¹⁵*) dans lesquels il s'était longuement penché sur la problématique concernant la délimitation des compétences des pouvoirs législatif et réglementaire, d'une part, et de la négociation collective, d'autre part, dans le domaine de la protection de la santé et du repos des travailleurs, qui est une matière réservée à la loi. Sous réserve des observations y développées, le Conseil d'Etat peut souscrire à la démarche des auteurs qui laissent aux partenaires sociaux le soin de préciser les modalités concrètes de la mise en œuvre des normes édictées par le législateur.

Le Conseil d'Etat constate que les auteurs ne reprennent pas les définitions de la directive concernant „la période nocturne“ et le „travail de nuit“. La directive définit comme travail de nuit, tout travail accompli durant la période nocturne, à savoir toute période d'au moins quatre heures entre minuit et 7 heures, telle que définie par la législation nationale. A l'article 6 du projet sous avis, les auteurs du projet se réfèrent au travail de nuit effectué dans la période comprise entre 0 heures et 5 heures. Le Conseil d'Etat demande, à l'instar de la Chambre des employés privés, d'inclure la définition de la période nocturne et du travail de nuit à l'article 2.

Article 3

Cet article a trait à la durée maximale hebdomadaire du travail. Au vœu de la directive, la durée moyenne hebdomadaire de travail doit être fixée à quarante-huit heures. Elle peut être portée à soixante heures si la moyenne de quarante-huit heures par semaine sur quatre mois n'est pas dépassée. Les Etats membres peuvent déroger aux dispositions de la directive, à condition que des repos compensatoires soient prévus. Toutefois, ils peuvent introduire des dispositions plus favorables aux travailleurs.

Les auteurs du projet instaurent au paragraphe 1er une période de référence d'un mois qui peut être étendue à quatre mois par voie d'autorisation ministérielle, sinon à six mois par convention collective ou par accord professionnel. Dans ces cas, la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée. Ainsi, le projet sous avis va au-delà des prescriptions de la directive et s'attire de vives critiques de la Chambre de commerce, qui relève que la question de la durée de la période de référence applicable au calcul de la durée moyenne hebdomadaire de travail est un élément substantiel de concurrence du secteur des transports luxembourgeois. La Chambre des employés privés, quant à elle, juge la durée de quarante-huit heures, de même que les possibilités d'extension des périodes de référence,

excessives et exige que soient prescrites des durées de travail hebdomadaire et journalières maximales, conformément au régime de droit commun.

Le Conseil d'Etat reconnaît les efforts des auteurs de vouloir concilier les différents enjeux en cause, à savoir l'équité de la concurrence, la sécurité routière et les garanties d'une protection suffisante de la sécurité et de la santé des travailleurs concernés. Aussi peut-il marquer son accord au texte proposé, d'autant plus que les dispositions de la future loi doivent être combinées avec celles du règlement (CE) No 561/2006 du 15 mars 2006 précité qui déterminent de manière précise les durées et les fréquences des repos et des conduites journalières et hebdomadaires. Il invite cependant les auteurs à exprimer les nombres d'heures et de mois en toutes lettres et non pas en chiffres. Cette remarque vaut d'ailleurs pour l'intégralité du texte en projet. En ce qui concerne la référence respectivement à la loi modifiée du 7 juin 1937 et à celle du 9 décembre 1970, elle est à remplacer par la référence à l'article L. 211-9 du Code du travail, sous réserve que cet article demeure inchangé lors de l'insertion notamment de la loi du 19 mai 2006 précitée dans le Code du travail.

Le paragraphe 3 de l'article 3 fait, selon le commentaire des auteurs, un rappel du droit commun en précisant que les heures de travail effectuées au-delà de la limite hebdomadaire de quarante heures à la fin de la période de référence sont considérées comme heures supplémentaires, sans pour autant toucher à la question de la rémunération de ces heures supplémentaires. Le Conseil d'Etat reste perplexe devant cette référence à la moyenne hebdomadaire de quarante heures, alors que selon l'article 3 du projet, la durée de travail hebdomadaire moyenne normale est de quarante-huit heures dans le secteur visé par le projet sous avis et que, normalement, seul le travail effectué au-delà des limites journalières et hebdomadaires de la durée normale de travail déterminée par la loi ou les parties (cf. notamment art. L. 211-20 du Code du travail) est à considérer comme travail supplémentaire.

En outre, à l'instar de la Chambre des employés privés, il s'interroge sur l'incidence de cette disposition qui ne prévoit aucune compensation dans le chef du travailleur concerné.

Les autres paragraphes de l'article 3 ne donnent pas lieu à observation.

Articles 4 et 5

Sans observation.

Article 6

Le Conseil d'Etat renvoie à ses observations sous l'article 2 en ce qui concerne la définition de la période nocturne et du travail de nuit.

La Chambre de commerce fait remarquer à juste titre que, quelle que soit la durée de travail de nuit accomplie par le travailleur, la limite de dix heures de travail journalier s'appliquera et insiste que l'application de la limite journalière de dix heures de travail soit soumise à la condition pour le travailleur mobile d'avoir presté une durée minimale de travail pendant la période nocturne. Le Conseil d'Etat peut se rallier à une telle approche, quitte à revoir la plage horaire pour le travail de nuit et de la conformer au droit commun. A l'instar de la Chambre des employés privés, il estime qu'en vue d'une transposition complète de la directive, il y aura lieu de compléter l'article sous examen par un ajout concernant la compensation.

Le Conseil d'Etat ne saurait en aucun cas marquer son accord avec la disposition de l'alinéa 2 qui laisse aux partenaires sociaux toute latitude pour déterminer la dérogation à la règle posée à l'alinéa précédent. Si pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail une dérogation à la limite de dix heures peut être envisagée en conformité avec l'article 8 de la directive, cette dérogation devra être confinée impérativement dans le texte de la future loi. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de libeller l'alinéa 2 de l'article sous revue comme suit:

„Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.“

Le Conseil d'Etat estime que la condition de la consultation des partenaires sociaux établie par l'article 8 de la directive est ainsi implicitement remplie, alors que, conformément à la loi modifiée du 4 avril 1924 portant création de chambres professionnelles à base électorale, les chambres professionnelles se trouvent associées de façon organique à la procédure d'adoption des lois et des règlements d'exécution des lois dans le sens que leur avis doit obligatoirement être demandé pour tout texte susceptible de les intéresser.

En tout état de cause, le Conseil d'Etat ne saurait accorder la dispense du second vote constitutionnel en cas de maintien d'une formulation aussi vague que celle qui est prévue et qui contrevient aux exigences constitutionnelles dans une matière réservée à la loi.

Article 7

Sans observation.

Articles 8, 9 et 11

L'article 14, paragraphe 3 de la directive dispose que les Etats membres veillent à ce que les expéditeurs, les chargeurs, les commissionnaires de transport, les maîtres d'œuvre, les sous-traitants et les entreprises qui emploient des travailleurs mobiles respectent les dispositions pertinentes de la directive. En outre, selon l'article 11, un régime de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives pour les infractions aux dispositions nationales doit être arrêté par les Etats membres.

Pour satisfaire à cette obligation, les auteurs du projet introduisent la coresponsabilité pénale tant de l'employeur que du contractant du transporteur prenant „une influence déterminante sur le déroulement de l'activité de transport routier“. Aussi louable que soit l'intention des auteurs, qui veulent innover dans le cadre de la nouvelle législation par „l'introduction d'une chaîne de responsabilité“, le Conseil d'Etat se doit d'insister sur le fait qu'il ne saurait s'agir ici d'une responsabilité pour faits commis par autrui, mais bien d'une responsabilité personnelle de l'employeur ou de son cocontractant, qui découle d'une faute „personnelle“ consistant notamment à donner des instructions délibérément de nature à violer les dispositions prévues par le projet sous avis en matière d'aménagement du temps de travail. En conséquence, cette „faute personnelle“ devra être décrite avec précision.

En ce qui concerne la responsabilité pénale de l'employeur, le Conseil d'Etat constate que les points 1) à 5) de l'article 11 précisent le contenu de la faute „personnelle“ de l'employeur, de sorte qu'il ne s'oppose pas à cette disposition. Il estime cependant que l'article 8 est superfétatoire, alors qu'il n'énonce qu'une évidence qui résulte du texte même de la loi et recommande sa suppression.

Les auteurs souhaitent incriminer également le fait du contractant du transporteur professionnel de „prendre une influence déterminante sur le temps de travail“. Cette formulation vague ne saurait suffire à la précision exigée, de sorte que le Conseil d'Etat devra s'y opposer formellement, le principe de la légalité des délits et des peines établi par l'article 14 de la Constitution n'étant pas respecté. Il pourra cependant marquer son accord à une disposition qui viserait à engager la responsabilité pénale du donneur d'ordres du transporteur, quel qu'il soit, et notamment de tout expéditeur, affrètement, mandataire, ou destinataire des marchandises, lorsqu'il aura donné au transporteur routier ou à ses préposés, des instructions qui auront directement provoqué à commettre une infraction à la législation en matière d'aménagement du temps de travail.

Aussi le Conseil d'Etat recommande-t-il aux auteurs de reformuler le point 6 de l'article 11 et de le refondre ensemble avec l'alinéa 2 de l'article 9 en une seule disposition. Aux yeux du Conseil d'Etat, l'article 11 (8 selon le Conseil d'Etat) pourra se lire comme suit:

„Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement,

- 1) le fait de tout employeur ...
 1. d'avoir occupé ...
 2. de s'être rendu coupable ...
 3. de s'être rendu ...
 4. de n'avoir pas respecté ...
 5. de n'avoir pas observé ...
- 2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affrètement, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.“

Le premier alinéa de l'article 9 pourra être maintenu, sauf à compléter les termes „clause ou accord contraire“ par l'ajout des termes „moins favorable“.

Article 10

La Chambre de travail et la Chambre des employés privés font remarquer à raison que l'Inspection du travail et des mines est légalement compétente pour contrôler l'application du droit du travail et que ce contrôle devra être renforcé le cas échéant par les agents de la police et ceux des douanes pour être plus efficace. Le Conseil d'Etat peut se rallier à cette approche.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 28 novembre 2006.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/06

N° 5559⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI

portant 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

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Travail et de l'Emploi</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (13.3.2007).....	1
2) Annexe 1: Texte amendé et coordonné dans sa forme initiale	3
3) Annexe 2: Texte codifié tel qu'il sera soumis au vote de la Chambre des Députés pour être intégré dans le Code du travail.....	7

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(13.3.2007)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint un nouveau texte coordonné du projet de loi sous rubrique, que la Commission du Travail et de l'Emploi a adopté dans ses réunions du 23 janvier, du 27 février et du 6 mars 2007 (voir annexe 1).

Il en ressort que la commission parlementaire a repris plusieurs propositions de texte formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006. Par ailleurs, le texte comporte plusieurs amendements parlementaires dont le détail et la motivation, par rapport au texte dans sa forme initiale, sont explicités ci-dessous.

Conformément à la proposition du Conseil d'Etat, la commission a également établi le texte dans sa forme définitive tel qu'il sera soumis au vote de la Chambre des Députés en l'intégrant comme chapitre III nouveau dans le Titre Premier du Livre II du Code du travail (voir annexe 2).

Amendement 1 – Article 2 paragraphe (3)

Compte tenu de la considération juridique que le présent projet intervient dans un domaine réservé à la loi, la commission estime qu'il y a lieu de préciser par voie d'amendement dans le texte légal que le temps de travail et le temps de disponibilité du travailleur mobile ne peuvent dans aucun cas dépasser l'amplitude maximale applicable dans le transport international. La commission considère que cette précision est indiquée, notamment dans le souci de rappeler le cadre légal s'imposant aux négociations entre partenaires sociaux.

Par conséquent, la commission propose une référence au règlement (CE) 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route.

Ce règlement entrera en vigueur le 11 avril 2007 et abrogera le règlement initial CEE 3820/85 régissant cette même matière.

Amendement 2 – Article 2 paragraphes 8 et 9 nouveaux

Cet amendement constitue la transposition textuelle de la proposition du Conseil d'Etat de reprendre dans cet article les définitions concernant „la période nocturne“ et „le travail de nuit“.

Amendement 3 – Article 3

Le paragraphe (3) du texte gouvernemental initial prévoyait que „constituent des heures supplémentaires les heures de travail effectuées au-delà de la moyenne hebdomadaire de 40 heures à la fin de chaque période de référence“.

Le Conseil d'Etat a exprimé sa perplexité devant cette référence à la moyenne hebdomadaire de 40 heures, alors que selon les paragraphes 1 et 2 de l'article 3 du projet, la durée de travail hebdomadaire moyenne normale est de 48 heures et qu'en règle générale seul le travail effectué au-delà de cette limite est à considérer comme travail supplémentaire.

En principe le raisonnement du Conseil d'Etat est logique, mais afin d'éviter tout équivoque et étant donné que le projet traite de la sécurité et de la santé des travailleurs du secteur concerné et non des modalités de rémunération qui sont réglementées par le biais des conventions collectives, la commission propose par voie d'amendement de supprimer le paragraphe (3).

A noter que la règle posée par le texte supprimé est consacrée dans le droit conventionnel régissant actuellement le secteur; en d'autres termes, le calcul du travail hebdomadaire et d'éventuelles heures supplémentaires se fait sur base de la semaine de quarante heures. Ce n'est qu'en l'absence de ces dispositions conventionnelles plus favorables que les heures supplémentaires devraient être déterminées par rapport au seuil de 48 heures figurant aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Amendement 4 – Article 6

La commission propose de remplacer le bout de phrase „la période comprise entre 0.00 heures et 5.00 heures“ par l'expression „période nocturne“.

Il s'agit d'un amendement purement formel consistant à renvoyer à la période nocturne telle qu'elle se trouve désormais définie à l'article 2 paragraphe 8 nouveau.

Amendement 5 – Article 9

L'amendement traduit textuellement la proposition du Conseil d'Etat d'associer les agents de la police et ceux des douanes au contrôle de l'application de la loi.

Amendement 6 – Article 11 nouveau

En l'absence de disposition particulière, le projet gouvernemental initial prévoyait l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions légales selon les règles du droit commun. La Commission du Travail et de l'Emploi estime qu'il y a lieu de fixer une entrée en vigueur différée spécifique, ceci principalement afin

- de donner aux partenaires sociaux la possibilité de revoir et de rediscuter les dispositions conventionnelles existantes dans les secteurs du transport de marchandises et de personnes, compte tenu du principe prévu à l'article 8 du projet de loi;
- de garantir qu'entre-temps le nouveau règlement CE 561/2006 soit effectivement en vigueur;
- de permettre éventuellement au Conseil d'Etat de s'exprimer sur le projet de loi, en cours d'élaboration au Ministère des Transports, portant transposition de la même directive 2002/15/CE pour les transporteurs indépendants, afin que l'entrée en vigueur des deux nouvelles lois puisse être coordonnée, ceci afin de ne pas encourir le reproche de provoquer une distorsion concurrentielle du marché. A noter néanmoins que la directive 2002/15/CE ne prévoit l'application de la directive pour les indépendants de façon expresse que pour l'année 2009.

Compte tenu de ces réflexions, la commission propose de donner à l'article 11 la teneur suivante:

„Art. 11.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa publication au Mémorial.“

*

En ce qui concerne le projet dans sa forme définitive, il convient de noter que l'article 1er consacre l'intégration proprement dite des nouvelles dispositions légales dans le Code du Travail. L'article 2 précise que suite à l'insertion du chapitre III nouveau, le chapitre III actuel du Titre premier du Livre II du Code du travail devient le chapitre IV. L'article 3 détermine l'entrée en vigueur du projet de loi. Enfin, l'intitulé a été complété par la mention de la modification du Code du travail.

*

Compte tenu de l'urgence du présent projet, je vous saurais gré, M. le Président, si le Conseil d'Etat pouvait émettre son avis complémentaire dans un délai très rapproché.

Copie de la présente est adressée pour information à M. François Biltgen, Ministre du Travail et de l'Emploi, M. Lucien Lux, Ministre des Transports, et à Mme Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

*

ANNEXE 1

Texte amendé et coordonné dans sa forme initiale

PROJET DE LOI 5559

portant 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

En gras: Amendements parlementaires

En italiques: Textes repris du Conseil d'Etat

Champ d'application et définitions

Art. 1.– La présente loi s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite; à l'exception des travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables.

Art. 2.– Au sens de la présente loi on entend par

- (1) Travailleur mobile: tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue pour le compte d'autrui une activité de transport de voyageurs ou de marchandises par route.
- (2) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités.

Font partie du temps de travail:

- le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes:
 - i) la conduite,
 - ii) le chargement et le déchargement,

- iii) l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule,
 - iv) le nettoyage et l'entretien technique,
 - v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, le temps consacré à la préparation et à la consigne du véhicule ainsi que celui consacré aux travaux administratifs tels que par exemple les travaux de comptabilité et de décompte, la remise des recettes, les signatures des registres du véhicule et la remise des documents de service.
- les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.
- (3) Temps de disponibilité:
- 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'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.
- Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.
- Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.
- Toutefois, les partenaires sociaux peuvent par convention collective ou accord interprofessionnel, négocier des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité **sans que le temps de travail et le temps de disponibilité ne puissent dépasser seize heures tel que prévu au règlement CE 561/2006.**
- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.
- (4) Poste de travail:
- le lieu où se situe l'établissement principal de l'entreprise pour laquelle la personne exécutant des activités mobiles de transport routier effectue des tâches ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
 - le véhicule que la personne exécutant des activités mobiles de transport routier utilise lorsqu'elle effectue des tâches, et
 - tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.
- (5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout travailleur mobile qui exécute de telles activités.
- (6) Semaine: la période qui commence à *zéro* heure le lundi et prend fin à *vingt-quatre* heures le dimanche.
- (7) Période de *vingt-quatre* heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.
- (8) **Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.**
- (9) **Travail de nuit: Tout travail accompli durant la période nocturne.**

Durée du travail

Art. 3.– (1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence de *un* mois est de *quarante-huit* heures.

Une période de référence de *quatre* mois peut être accordée par le Ministre ayant le travail dans ses attributions conformément à la procédure prévue à L. 211-9 du Code du travail.

Une période de référence de *six* mois au maximum peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ces cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à *soixante* heures à condition que la limite maximale de *quarante-huit* heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

(2) Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur *un* mois ne dépasse pas *quarante-huit* heures.

~~(3) Constituent des heures supplémentaires les heures de travail effectuées au-delà de la moyenne hebdomadaire de 40 heures à la fin de chaque période de référence.~~

(4) (3) Pour la computation des seuils tels que décrits ci-avant, la durée du travail effectuée pour le compte de plus d'un employeur est additionnée. En présence de plusieurs employeurs, chaque employeur demande, par écrit, au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le travailleur mobile fournit ces informations par écrit.

Pour la computation de la durée de travail du travailleur mobile au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles pour le compte de l'employeur qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

Art. 4.– Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, le travailleur mobile au sens de la présente loi, ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe 2, et à l'article 3, paragraphe (4), alinéa 2, pendant plus de six heures consécutives sans pause, rémunérée ou non.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Art. 5.– Chaque travailleur mobile au sens de la présente loi doit bénéficier au cours d'une journée de travail d'un repos journalier et hebdomadaire conformément aux dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, de l'accord AETR.

Art. 6.– Dès que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit **dans la période nocturne**, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de *vingt-quatre* heures.

Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

Art. 7.– L'employeur tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (4), alinéa 2 sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que les registres du temps de travail précités, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins *deux* ans après la période couverte.

Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de ces pièces.

Dispositions finales

~~Art. 8.~~ – ~~L'employeur est tenu d'organiser le travail du travailleur mobile tel que défini à l'article 1er de la présente loi de manière à ce que les limites du temps de travail prévues à l'article 3 soient respectées.~~

Art. 8. – Toute clause ou accord contraire *moins favorable* aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

~~Le fait pour un contractant du transporteur professionnel de prendre une influence déterminante sur le temps de travail engage sa responsabilité en cas de dépassement des limites maxima prévues par la présente loi.~~

Art. 9. – L'Inspection du Travail et des Mines, **l'Administration des Douanes et Accises et la Police Grand-Ducale sont chargées** du contrôle de l'application de la présente loi.

Art. 10. – Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251.– à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement,

(1) *le fait de tout employeur:*

1. *d'avoir occupé les travailleurs tombant sous le champ d'application de la présente loi au-delà des limites maxima de durée de travail et sans respecter les dispositions relatives à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;*
2. *de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;*
3. *de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4, au repos de l'article 5 et au travail de nuit à l'article 6 de la présente loi;*
4. *de n'avoir pas respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4, au repos de l'article 5 et au travail de nuit à l'article 6 de la présente loi;*
5. *de n'avoir pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 7 de la présente loi;*

(2) *le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au paragraphe (1) ci-dessus.*

Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Art. 11. – **La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa publication au Mémorial.**

*

ANNEXE 2

Texte codifié tel qu'il sera soumis au vote de la Chambre des Députés pour être intégré dans le Code du travail

PROJET DE LOI 5559

portant

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

Art. 1er.– Le Titre premier du Livre II du Code du travail est complété par un nouveau chapitre III de la teneur suivante:

„Chapitre III – Durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier

Section 1. Champ d'application et définitions

Art. L. 213-1. La présente loi s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite; à l'exception des travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables.

Art. L. 213-2. Au sens de la présente loi on entend par

- (1) Travailleur mobile: tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue pour le compte d'autrui une activité de transport de voyageurs ou de marchandises par route.
- (2) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités.

Font partie du temps de travail:

- le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes:
 - i) la conduite,
 - ii) le chargement et le déchargement,
 - iii) l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule,
 - iv) le nettoyage et l'entretien technique,
 - v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, le temps consacré à la préparation et à la consigne du véhicule ainsi que celui consacré aux travaux administratifs tels que par exemple les travaux de comptabilité et de décompte, la remise des recettes, les signatures des registres du véhicule et la remise des documents de service.
- les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c'est-à-dire soit

avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

(3) Temps de disponibilité:

- 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'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

Toutefois, les partenaires sociaux peuvent par convention collective ou accord interprofessionnel, négocier des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité sans que le temps de travail et le temps de disponibilité ne puissent dépasser seize heures tel que prévu au règlement CE 561/2006.

- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

(4) Poste de travail:

- le lieu où se situe l'établissement principal de l'entreprise pour laquelle la personne exécutant des activités mobiles de transport routier effectue des tâches ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
- le véhicule que la personne exécutant des activités mobiles de transport routier utilise lorsqu'elle effectue des tâches, et
- tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.

(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout travailleur mobile qui exécute de telles activités.

(6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.

(7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.

(8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.

(9) Travail de nuit: Tout travail accompli durant la période nocturne.

Section 2. Durée du travail

Art. L. 213-3. (1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence de un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de quatre mois peut être accordée par le Ministre ayant le travail dans ses attributions conformément à la procédure prévue à l'article L. 211-9 du Code du travail.

Une période de référence de six mois au maximum peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ces cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

(2) Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur un mois ne dépasse pas quarante-huit heures.

(3) Pour la computation des seuils tels que décrits ci-avant, la durée du travail effectuée pour le compte de plus d'un employeur est additionnée. En présence de plusieurs employeurs, chaque

employeur demande, par écrit, au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le travailleur mobile fournit ces informations par écrit.

Pour la computation de la durée de travail du travailleur mobile au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles pour le compte de l'employeur qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

Art. L. 213-4. Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, le travailleur mobile au sens de la présente loi, ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe 2, et à l'article 3, paragraphe (4), alinéa 2, pendant plus de six heures consécutives sans pause, rémunérée ou non.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Art. L. 213-5. Chaque travailleur mobile au sens de la présente loi doit bénéficier au cours d'une journée de travail d'un repos journalier et hebdomadaire conformément aux dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, de l'accord AETR.

Art. L. 213-6. Dès que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit dans la période nocturne, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

Art. L. 213-7. L'employeur tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (4), alinéa 2 sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que les registres du temps de travail précités, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.

Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de ces pièces.

Section 3. Dispositions finales

Art. L. 213-8. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.

Art. L. 213-9. L'Inspection du Travail et des Mines, l'Administration des Douanes et Accises et la Police Grand-Ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

Art. L. 213-10. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251.- à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement,

(1) le fait de tout employeur:

1. d'avoir occupé les travailleurs tombant sous le champ d'application de la présente loi au-delà des limites maxima de durée de travail et sans respecter les dispositions relatives à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;
2. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;
3. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4, au repos de l'article 5 et au travail de nuit à l'article 6 de la présente loi;

4. de n'avoir pas respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4, au repos de l'article 5 et au travail de nuit à l'article 6 de la présente loi;
 5. de n'avoir pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 7 de la présente loi;
- (2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au paragraphe (1) ci-dessus.

Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Art. 2.– Le chapitre III actuel du Titre premier du Livre II devient le chapitre IV.

Art. 3.– Les modifications du Code du travail prévues aux articles 1 et 2 entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa publication au Mémorial.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/07

N° 5559⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

PROJET DE LOI**portant 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**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(8.5.2007)

Par une dépêche du 13 mars 2007, le Conseil d'Etat a été saisi par le Président de la Chambre des députés d'amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission du Travail et de l'Emploi.

Au texte des amendements étaient joints un commentaire, un texte coordonné du projet de loi intégrant les modifications proposées, ainsi qu'un texte visant à intégrer le projet de loi dans le Code du travail.

Comme les amendements tiennent largement compte des observations et suggestions émises dans son avis du 28 novembre 2006, le Conseil d'Etat peut y marquer son accord, alors que le texte ne donne pas lieu à observation.

La commission parlementaire entend compléter au moyen d'une annexe le Titre premier du Livre II par un nouveau chapitre III, intitulé „Durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier“, subdivisé en trois sections qui renfermeront les nouveaux articles L. 213-1 à L. 213-10. De ce fait, l'actuel chapitre III du Titre premier du Livre II deviendra le chapitre IV.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat estime qu'un amendement formel à cet effet s'impose.

Quant au fond, le texte proposé actuellement ne saurait, sous peine d'opposition formelle, trouver l'accord du Conseil d'Etat. Si la proposition présente peut-être l'avantage d'un enchaînement plus logique, elle implique cependant une modification dans la numérotation des articles figurant sous le chapitre III actuel du Code, ce qui nécessite le changement de tous les renvois à ces articles à travers l'ensemble du Code. Comme le Conseil d'Etat l'a déjà fait remarquer à plusieurs reprises, cette démarche va à l'encontre de l'esprit même de la codification par laquelle le législateur a voulu créer un outil permettant d'améliorer l'accessibilité de la loi et rendant possible l'insertion de nouvelles dispositions sans mettre en danger la structure du Code. En remodelant celle-ci continuellement et en procédant à une renumérotation des différents articles, on risque de créer un désordre inextricable et de mettre gravement en danger le principe de sécurité juridique. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il la reprise du nouveau dispositif sous un Chapitre IV et la renumérotation des nouveaux articles en conséquence. Il pourrait d'ores et déjà marquer son accord avec un texte amendé en ce sens.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 mai 2007.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/08

N° 5559⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

portant

1. transposition de la directive 2002/15/CEE 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

* * *

SOMMAIRE:

page

Amendements adoptés par la Commission du Travail et de l'Emploi

- | | |
|--|---|
| 1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (15.10.2007)..... | 1 |
| 2) Texte coordonné..... | 2 |

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(15.10.2007)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint le texte coordonné définitif du projet de loi sous rubrique, tel que la Commission du Travail et de l'Emploi l'a adopté dans sa réunion du 11 octobre 2007.

Dans son avis complémentaire du 8 mai 2007, le Conseil d'Etat s'est formellement opposé à la méthode de codification initialement proposée par la commission parlementaire. Désormais le texte coordonné proposé par la commission parlementaire répond aux recommandations formulées par le Conseil d'Etat dans la mesure où il prévoit l'insertion du dispositif de la loi dans un chapitre IV nouveau du Titre premier du Livre II du Code du Travail.

Etant donné que dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat avait anticipativement marqué son accord avec un texte amendé en ce sens, la commission parlementaire considère qu'il ne s'agit plus en l'espèce d'un amendement formel. Elle tient néanmoins à communiquer le texte réagencé au Conseil d'Etat avant le vote de la loi.

La commission tient encore à relever que l'instruction législative du projet de loi avait été provisoirement tenue en suspens jusqu'à clarification d'une question d'interprétation concernant les dispositions de la directive 2002/15/CE à transposer portant sur le travail de nuit. La Commission européenne a entre-temps confirmé l'exactitude de l'interprétation proposée par le projet de loi 5559. La correspondance afférente a été communiquée au Conseil d'Etat.

*

Copie de la présente est adressée pour information à M. François Biltgen, Ministre du Travail et de l'Emploi, et à Mme Octavie Modert, Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Lucien WEILER

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

portant

1. **transposition de la directive 2002/15/CEE 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**

Art. 1er.– Le Titre premier du Livre II du Code du travail est complété par un nouveau chapitre IV de la teneur suivante:

„Chapitre IV – Durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier

Section 1. Champ d'application et définitions

Art. L. 214-1. Le présent chapitre s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite; à l'exception des travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables.

Art. L. 214-2. Au sens du présent chapitre on entend par

(1) Travailleur mobile: tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue pour le compte d'autrui une activité de transport de voyageurs ou de marchandises par route.

(2) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités.

Font partie du temps de travail:

– le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes:

- i) la conduite,
- ii) le chargement et le déchargement,
- iii) l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule,
- iv) le nettoyage et l'entretien technique,
- v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immi-

gration, le temps consacré à la préparation et à la consigne du véhicule ainsi que celui consacré aux travaux administratifs tels que par exemple les travaux de comptabilité et de décompte, la remise des recettes, les signatures des registres du véhicule et la remise des documents de service.

- les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

(3) Temps de disponibilité:

- 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'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

Toutefois, les partenaires sociaux peuvent par convention collective ou accord interprofessionnel, négocier des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité sans que le temps de travail et le temps de disponibilité ne puissent dépasser seize heures tel que prévu au règlement CE 561/2006.

- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

(4) Poste de travail:

- le lieu où se situe l'établissement principal de l'entreprise pour laquelle la personne exécutant des activités mobiles de transport routier effectue des tâches ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
- le véhicule que la personne exécutant des activités mobiles de transport routier utilise lorsqu'elle effectue des tâches, et
- tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.

(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout travailleur mobile qui exécute de telles activités.

(6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.

(7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.

(8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.

(9) Travail de nuit: Tout travail accompli durant la période nocturne.

Section 2. Durée du travail

Art. L. 214-3. (1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence de un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de quatre mois peut être accordée par le ministre ayant le Travail dans ses attributions conformément à la procédure prévue à l'article L. 211-9.

Une période de référence de six mois au maximum peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ces cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

(2) Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur un mois ne dépasse pas quarante-huit heures.

(3) Pour la computation des seuils tels que décrits ci-avant, la durée du travail effectuée pour le compte de plus d'un employeur est additionnée. En présence de plusieurs employeurs, chaque employeur demande, par écrit, au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le travailleur mobile fournit ces informations par écrit.

Pour la computation de la durée de travail du travailleur mobile au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles pour le compte de l'employeur qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

Art. L. 214-4. Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, le travailleur mobile au sens de la présente loi, ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article L. 214-2, paragraphe (2), et à l'article L. 214-3, paragraphe (3), alinéa 2, pendant plus de six heures consécutives sans pause, rémunérée ou non.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Art. L. 214-5. Chaque travailleur mobile au sens de la présente loi doit bénéficier au cours d'une journée de travail d'un repos journalier et hebdomadaire conformément aux dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, de l'accord AETR.

Art. L. 214-6. Dès que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit dans la période nocturne, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

Art. L. 214-7. L'employeur tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prescrites au sens de l'article L. 214-3, paragraphe (3), alinéa 2 sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que les registres du temps de travail précités, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.

Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de ces pièces.

Section 3. Dispositions finales

Art. L. 214-8. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent chapitre est réputé nul et non écrit.

Art. L. 214-9. L'Inspection du Travail et des Mines, l'Administration des Douanes et Accises et la Police Grand-Ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

Art. L. 214-10. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251.- à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement,

(1) le fait de tout employeur:

1. d'avoir occupé les travailleurs tombant sous le champ d'application de la présente loi au-delà des limites maxima de durée de travail et sans respecter les dispositions relatives à la computation de la durée de travail fixées à l'article L. 214-3;
2. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article L. 214-3;
3. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article L. 214-4, au repos de l'article L. 214-5 et au travail de nuit à l'article L. 214-6;
4. de n'avoir pas respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article L. 214-4, au repos de l'article L. 214-5 et au travail de nuit à l'article L. 214-6;
5. de n'avoir pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article L. 214-7;

(2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au paragraphe (1) ci-dessus.

Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans.“

Art. 2.- Les modifications du Code du travail prévues à l'article premier entrent en vigueur le premier jour du 3e mois suivant sa publication au Mémorial.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/09

N° 5559⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

portant

1. **transposition de la directive 2002/15/CEE 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**

* * *

**DEPECHE DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(6.11.2007)

Monsieur le Président,

En réponse à votre dépêche du 15 octobre 2007 concernant le projet de loi sous rubrique, j'ai l'honneur de vous signaler que le Conseil d'Etat partage l'approche de la commission parlementaire en charge du dossier.

En effet, la méthode de codification finalement retenue n'est pas un amendement formel alors que le texte coordonné proposé par la commission parlementaire répond aux recommandations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 8 mai 2007.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Président du Conseil d'Etat,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/10

N° 5559¹⁰

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

portant

1. **transposition de la directive 2002/15/CEE 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**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU TRAVAIL ET DE L'EMPLOI

(20.11.2007)

La Commission du Travail et de l'Emploi se compose de: M. Marcel GLESENER Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. Emile CALMES, John CASTEGNARO, Lucien CLEMENT, Aly JAERLING, Ali KAES, Alexandre KRIEPS, Mme Viviane LOSCHETTER, M. Romain SCHNEIDER et Mme Vera SPAUTZ, Membres.

*

1. PROCEDURE LEGISLATIVE

Le projet de loi 5559 mentionné sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 23 mars 2006 par Monsieur le Ministre du Travail et de l'Emploi. Il était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Le projet de loi a été avisé par:

- la Chambre des Employés privés en date du 25 avril 2006;
- la Chambre de Travail en date du 26 mai 2006;
- la Chambre de Commerce en date du 8 août 2006;
- la Chambre des Métiers en date du 19 septembre 2006.

Le Conseil d'Etat a rendu un premier avis en date du 28 novembre 2006 et un avis complémentaire en date du 8 mai 2007.

Lors de sa réunion du 27 septembre 2006, la Commission du Travail et de l'Emploi a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi. Le projet de loi a été présenté aux membres de la Commission du Travail et de l'Emploi lors de sa réunion du 23 janvier 2007 qui ont ensuite examiné le texte du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat. La Commission du Travail et de l'Emploi a poursuivi ses travaux en date du 27 février 2007 et 6 mars 2007. Au cours de ces trois réunions, la Commission parlementaire a adopté une série d'amendements au projet de loi.

La Commission parlementaire s'est encore réunie en date du 24 mai 2007 afin d'entendre les conclusions de Monsieur le Ministre du Travail et de l'Emploi se dégageant de l'entrevue qu'il a eue avec le groupement professionnel des transporteurs. Lors de cette réunion, Monsieur le Ministre du Travail et de l'Emploi a proposé de tenir provisoirement le projet en suspens jusqu'à clarification d'une question d'interprétation juridique dont le Gouvernement a saisi la Commission européenne.

Les travaux parlementaires se sont poursuivis en date du 11 octobre 2007 avec la prise de connaissance de l'échange de correspondance entre le gouvernement luxembourgeois et la Commission euro-

péenne au sujet de questions d'interprétation en relation avec la transposition de la directive 2002/15/CE. Lors de cette même réunion, la Commission du Travail et de l'Emploi a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

A noter encore que dans sa réunion du 11 octobre 2007, la Commission parlementaire a adopté la version définitive du texte en tenant compte de la méthode de codification proposée par le Conseil d'Etat. Ce texte a été transmis au Conseil d'Etat qui par courrier daté du 6 novembre 2007 a informé la Chambre qu'il partage l'avis de la Commission parlementaire que ce nouveau texte n'est pas constitutif d'un nouvel amendement alors qu'il correspond aux propositions du Conseil d'Etat.

La Commission du Travail et de l'Emploi a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 20 novembre 2007.

*

2. CONSIDERATIONS GENERALES

a) Genèse et objet du projet de loi sous examen

Le projet de loi 5559 entend transposer 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 échet de relever encore 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.

b) Les grandes lignes du projet de loi sous examen

Champ d'application

Il convient d'abord de relever que la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail et consolidant notamment la directive 93/104/CE précitée, a été transposée en droit national par la loi du 19 mai 2006 ayant pour objet, entre autres, de transposer la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

Pour éviter que les dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail des ouvriers ne deviennent pleinement applicables au secteur du transport routier, le législateur a pris soin, lors de l'adoption de ladite loi, de modifier l'article 2 de la loi modifiée du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée de travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie, de sorte à exclure les travailleurs du secteur routier, contrairement aux autres travailleurs mobiles, du droit commun et à permettre au législateur de définir ultérieurement leur temps de travail par une loi spéciale.

Aussi le projet de loi couvre-t-il 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.

Contrairement à la directive, le projet de loi n'inclut pas dans son champ d'application les conducteurs indépendants ce qui a été fortement critiqué par certaines chambres professionnelles et le Conseil d'Etat. Il est renvoyé à ce sujet au commentaire des articles.

Il convient encore de préciser dans ce contexte que les travailleurs mobiles qui sont exclus du champ d'application du projet de loi, dont notamment ceux travaillant pour des entreprises effectuant des transports pour leur propre compte, bénéficient de la protection de base prévue par la directive 93/104/CE et ses modifications ultérieures.

Quant aux conducteurs indépendants, il échet de noter que s'ils ont été inclus dans le champ d'application de la directive 2002/15/CE, les dispositions de celle-ci ne leur sont pas immédiatement applicables. Ce n'est qu'à partir de 2009 que la Commission pourra proposer, après une évaluation des conséquences de leur exclusion temporaire, les conditions dans lesquelles les conducteurs indépendants seront soumis à la directive. En attendant, ils restent soumis au règlement CE 561/2006 du 15 mars 2006 qui instaure des pauses plus fréquentes et améliore et simplifie les possibilités de contrôle et de sanction.

Précision de plusieurs aspects de la durée de travail

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.

*

3. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La position des Chambres professionnelles peut se résumer de la façon suivante:

La Chambre des Employés privés est d'avis que le projet de loi sous rubrique pourrait assurer un degré de protection supérieur. Elle a d'ailleurs formulé un certain nombre de critiques et de revendications à cet égard. Ainsi, exige-t-elle que le projet de loi sous examen étende son champ d'application aux travailleurs indépendants, alors qu'elle ne voit pas en quoi une application différée serait justifiée. Elle juge également que la durée de travail hebdomadaire de quarante-huit heures, de même que les possibilités d'extension des périodes de référence sont excessives et réclame l'application du droit commun en l'espèce.

La Chambre de Travail, au contraire, applaudit au projet de loi du fait qu'il traduit un progrès social indéniable dans un secteur socialement difficile et en retard sur l'évolution générale qui prévaut dans les autres secteurs de l'économie. Tout en soulignant la fragilité du projet qui ne fait que traduire en fin de compte un compromis entre les partenaires sociaux, la Chambre de Travail met en garde contre la moindre remise en cause d'un de ses éléments constitutifs qui risquerait d'ébranler voire d'anéantir tout l'édifice.

L'avis de la Chambre de Commerce est négatif dans son ensemble, alors que la chambre professionnelle en question reproche au projet de loi de ne pas tenir compte de l'environnement de concurrence accrue qui domine le secteur routier européen.

In fine, la Chambre des Métiers approuve le projet de loi sous avis.

Pour le détail, il est renvoyé aux avis des chambres professionnelles publiés dans les documents parlementaires ainsi qu'au commentaire des articles.

*

4. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat a rendu un avis circonstancié en date du 28 novembre 2006 où il a émis une série d'observations et fait plusieurs suggestions qui ont été largement prises en compte par la Commission du Travail et de l'Emploi. Pour le détail tant des remarques et propositions du Conseil d'Etat que des travaux parlementaires, il est renvoyé au commentaire des articles.

Deux points méritent toutefois d'être soulevés dès l'ingrès:

Dans son avis du 28 novembre 2006, le Conseil d'Etat a rappelé que le présent projet de loi propose des prescriptions spécifiques concernant l'aménagement du temps de travail du secteur routier, secteur auquel les règles de droit commun relatives à la durée du travail des travailleurs mobiles ne s'appliquent pas. Il a suggéré que cette réglementation soit insérée, à l'instar de la réglementation concernant la durée de travail des ouvriers, apprentis et stagiaires occupés dans l'hôtellerie, dans un nouveau chapitre au titre premier du Livre II du Code du Travail.

La Commission parlementaire a repris la proposition du Conseil d'Etat d'insérer le texte du présent projet de loi sous examen dans le Code du Travail. Elle a suggéré de l'intégrer via amendements en complétant le Titre I du Livre II par un nouveau chapitre III intitulé „Durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier“ subdivisé en trois sections qui renferment les nouveaux articles L. 213-1 à L. 213.10. L'actuel chapitre III du Titre premier du Livre II deviendrait ainsi le chapitre IV.

Dans son avis complémentaire du 8 mai 2007, le Conseil d'Etat s'est formellement opposé à cette façon de faire. Il fait valoir que si la proposition de la Commission parlementaire présente l'avantage d'un enchaînement plus logique, elle implique également une modification dans la numérotation des articles figurant sous le chapitre III actuel du Code du Travail, ce qui nécessite le changement de tous les renvois à ces articles à travers l'ensemble du Code. Or, une telle démarche va à l'encontre de l'esprit même d'une codification par laquelle le législateur a voulu créer un outil permettant d'améliorer l'accessibilité de la loi et rendant l'insertion de nouvelles dispositions possible sans mettre en danger la structure du Code. Le Conseil d'Etat propose la reprise du nouveau dispositif sous un Chapitre IV et la renumérotation des nouveaux articles en conséquence.

La Commission du Travail et de l'Emploi a fait sienne la suggestion du Conseil d'Etat. Elle a communiqué en date du 15 octobre 2007 le texte réagencé au Conseil d'Etat à titre d'information. En effet, la Commission parlementaire estime, en partant du fait que le Conseil d'Etat a marqué de manière anticipative son accord à un texte amendé conformément à ses suggestions, qu'il ne s'agit pas d'un amendement formel. Le Conseil d'Etat a fait savoir par courrier daté du 6 novembre 2007 qu'il partageait l'avis de la Commission parlementaire quant à la nature du réagencement du texte.

Le deuxième point qui mérite d'être souligné est la suppression du principe de la chaîne de responsabilité. En effet, le texte du projet de loi prévoyait initialement au niveau de l'ancien article 9 alinéa 2 selon lequel une tierce personne par rapport au contrat de travail pouvait engager sa responsabilité lorsqu'il a pris une influence déterminante sur le temps de travail et qu'il en résulte un dépassement des limites maxima légalement prévues.

Le Conseil d'Etat s'est opposé formellement au maintien de cette disposition dont la formulation a été jugée trop vague et partant contraire au principe de la légalité des délits et des peines établis sous l'article 11 du projet initial qui deviendra l'article L. 214-10 relatif aux dispositions pénales.

La Commission parlementaire s'est ralliée à la proposition de la Haute Corporation et a supprimé l'alinéa en question.

*

5. TRAVAUX ET REFLEXIONS DE LA COMMISSION DU TRAVAIL ET DE L'EMPLOI

Quitte à y revenir en détail dans le commentaire des articles, la Commission du Travail et de l'Emploi voudrait rassembler sous le présent chapitre l'ensemble des réflexions et réponses qui se dégagent de ses travaux par rapport aux critiques adressées au projet ainsi que les questions d'interprétation traitées dans un échange de correspondance entre le Gouvernement et la Commission européenne.

a) Réponses aux principales critiques adressées au projet de loi

La Commission du Travail et de l'Emploi s'est largement penchée sur ces critiques, notamment dans sa réunion du 15 mai 2007, alors qu'une action de protestation contre le projet de loi 5559 était annoncée par les groupements professionnels transports de la Confédération luxembourgeoise du Commerce pour le lendemain 16 mai 2007.

Avant d'aborder le fond des problèmes, la commission souligne que la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier n'est au plan juridique strict pas une norme européenne censée régler l'aménagement du temps de travail, mais qu'elle a été négociée au Conseil européen Transports et qu'en tant que telle, elle règle en premier lieu le temps de conduite et de repos des travailleurs exécutant des activités mobiles de transport routier. Au plan national, le présent projet de transposition a été élaboré en étroite concertation par le Ministère du Travail et de l'Emploi et le Ministère des Transports, étant entendu qu'il a essentiellement pour objet de transposer les aspects relevant du droit du travail et devant donc être inscrits dans le Code du travail.

Schématiquement, les réponses aux critiques formulées par le patronat du secteur à l'endroit du projet de transposition de la directive se résument comme suit:

- Une critique fondamentale des transporteurs a pour objet d'affirmer que la transposition de la directive susvisée par le projet 5559 ne serait pas fidèle au principe „*transposer la directive, toute la directive et rien que la directive*“.

D'une façon générale, on constate que la mise en œuvre de ce principe fait apparaître des divergences de vues, dès lors qu'il s'agit de transposer des directives laissant subsister sur des points de première importance une certaine latitude pour les Etats, ceci par le biais de dispositions facultatives comportant des seuils minimum ou maximum endéans lesquels les Etats peuvent prendre leurs options.

Concrètement pour le présent projet, le problème s'illustre pour les deux points fondamentaux suivants:

- En ce qui concerne la durée hebdomadaire du travail, la directive prévoit une durée moyenne de 48 heures qui pourra toutefois être portée à 60 heures pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur une période de référence de 4 mois ne sera pas dépassée.

En guise de transposition de cette disposition, le projet de loi gouvernemental prévoit une durée de travail de 48 heures sur une période de référence de 1 mois, le Ministre du Travail et de l'Emploi pouvant accorder sur demande une période de référence de 4 mois. Le Gouvernement – relayé dans ses vues par la commission parlementaire – a considéré que cette solution constitue une transposition fidèle de la directive dans la mesure où elle se situe à l'intérieur de la marge de manœuvre prévue par la directive tandis que les groupements patronaux critiquent de façon véhémente cette option gouvernementale comme étant très préjudiciable à la situation concurrentielle du secteur des transports luxembourgeois.

- Le deuxième point contesté concerne la définition de la période nocturne. La directive définit comme travail de nuit tout travail accompli durant la période nocturne qui est une période d'une durée d'au moins 4 heures que les Etats membres sont libres de définir entre minuit et 7.00 heures. La définition de cette période est particulièrement importante quant aux conséquences qu'elle implique alors que la directive prévoit encore que si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de 24 heures.

Pour transposer ces dispositions de la directive, le projet de loi fixe la période nocturne entre 0.00 heures et 5.00 heures et en déduit que le travailleur mobile appelé à effectuer du travail de nuit dans cette période ne pourra pas travailler plus de dix heures pour chaque période de 24 heures.

Sur ce point encore, la commission a suivi le Gouvernement en considérant que cette solution rentre parfaitement dans les conditions fixées par la directive et qu'elle peut donc être qualifiée comme en constituant une transposition strictement fidèle.

La Commission du Travail et de l'Emploi souligne qu'elle ne saurait partager l'attitude des groupements professionnels qui semblent considérer que le seul fait de s'écarter du seuil inférieur – à savoir, une période nocturne minimale de quatre heures – prévu par la directive pour la définition de la période nocturne enfreint le principe d'une transposition strictement fidèle. Il n'est pas possible de suivre les organisations professionnelles respectives dans leur tendance à identifier le concept de transposition fidèle à une transposition reflétant de la meilleure façon possible leurs propres intérêts et souhaitant donc appliquer en tout état de cause le seuil maximum de flexibilité.

- Quant aux critiques du patronat visant une perte de compétitivité en raison de la fixation de la période de référence à un mois, la Commission du Travail et de l'Emploi rappelle que le pouvoir de dérogation ministériel (fixation de la période de référence à quatre mois) constitue en quelque sorte une incitation forte pour les partenaires sociaux d'aboutir à un accord sur l'extension de la période de référence légale normale. Ce point est inévitablement censé faire l'objet d'accords dans le cadre des négociations collectives. Si l'absence d'accord, voire des blocages systématiques à ce niveau devaient entraîner des désavantages concurrentiels pour le secteur, le Ministre est disposé à intervenir en accordant l'extension de la période de référence à 4 mois. En d'autres termes, si le partenariat social échouait, alors l'intervention ministérielle serait nécessaire pour préserver les intérêts économiques généraux du secteur. Le Gouvernement n'assisterait donc pas passivement à un blocage de la situation qui se traduirait négativement pour le secteur.

La Commission du Travail et de l'Emploi ajoute que deux amendements parlementaires au projet de loi, arrêtés de commun accord avec le département ministériel du Travail et de l'Emploi sont de nature à rencontrer les appréhensions du patronat. Il s'agit concrètement de l'amendement parlementaire No 3 concernant la détermination des heures supplémentaires et de l'amendement No 6 comportant une mise en vigueur différée du projet de loi.

Compte tenu de toutes ces considérations, il n'est pas opportun d'inscrire les dispositions concernant l'extension de la période de référence dans le texte légal en enlevant ainsi de prime abord au dialogue

social toute possibilité d'aboutir à des solutions cohérentes englobant l'ensemble des conditions de travail du secteur.

La Commission du Travail et de l'Emploi ajoute que la loi une fois votée, un certain délai devrait être donné aux partenaires sociaux endéans lequel ils seront invités à arriver à un accord. Au sujet du champ d'application de la directive à transposer, il convient de préciser que le projet de loi ne vise que les entreprises de transports professionnels proprement dites, c'est-à-dire les entreprises exécutant des transports pour le compte d'autrui. Sont donc également visées, les firmes de transport créées par des entreprises d'autres secteurs économiques pour effectuer exclusivement leurs activités de transports.

La commission a noté avec satisfaction que l'action annoncée par les transporteurs a finalement pu être annulée, alors que ces derniers ont compris que leur mécontentement reposait pour une bonne partie sur une interprétation erronée des textes. Au cours d'une réunion du Gouvernement avec les organisations professionnelles des employeurs, il a été retenu que compte tenu d'une certaine confusion terminologique entre la présente directive à transposer – se référant à la notion de travailleur de nuit – et la directive sur les travailleurs mobiles – se référant à la notion de travail de nuit –, le Gouvernement luxembourgeois demanderait une prise de position auprès des commissaires européens respectivement en charge de l'emploi et des transports.

b) Questions d'interprétation – Echange de correspondance avec la Commission européenne

Dans sa réunion du 11 octobre 2007, la Commission du Travail et de l'Emploi a pris connaissance de l'échange de correspondance entre le gouvernement luxembourgeois et la Commission européenne au sujet de questions d'interprétation en relation avec la transposition de la directive 2002/15/CE portant aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités de transport routier.

Un premier point concerne la définition de la période nocturne comme étant toute période d'au moins 4 heures à déterminer entre zéro heure et sept heures, étant donné que le projet luxembourgeois définit cette période comme étant celle se situant entre 0 et 5 heures. Est à considérer comme travail de nuit tout travail accompli durant cette période.

Il résulte du projet de loi que toute minute de travail effectuée dans la période nocturne prédéfinie est à considérer comme travail de nuit et déclenche les mécanismes protecteurs légaux, à savoir une durée maximale de 10 heures de travail journalier.

Par contre, nos pays voisins ont interprété la directive en ce sens que ne serait à considérer comme travailleur de nuit que celui effectuant une durée minimum de travail au cours de la période nocturne.

En d'autres termes, les législations des pays voisins prévoient d'abord la définition d'une période nocturne d'ailleurs plus étendue que celle contenue dans le projet luxembourgeois, puis la détermination d'une durée de travail minimale à prester par le travailleur de nuit, pendant la période nocturne pour que la protection en cas de travail de nuit devienne effective.

Dans sa réponse, la Commission européenne confirme l'exactitude de l'interprétation luxembourgeoise des dispositions sur le travail de nuit et ajoute que la démarche des pays voisins, qui s'appuient sur le système différent de la directive générale 2003/88/CE sur l'aménagement du temps de travail pour justifier leur modèle de transposition, n'est pas la bonne. En effet, la directive 2003/88/CE précitée est à considérer comme norme générale à laquelle les prescriptions plus spécifiques définies dans une autre directive – en l'occurrence la directive 2002/15/CE concernant les travailleurs mobiles exécutant des activités de transport routier et faisant l'objet du présent projet de loi de transposition – peuvent déroger.

La Commission européenne rappelle qu'elle poursuit actuellement son évaluation des différentes mesures de transposition nationales. Elle a ouvert plusieurs procédures pour absence de notification des mesures de transposition à l'endroit de différents pays membres et elle laisse entrevoir qu'elle ne manquera pas de sanctionner toute inadéquation éventuelle des mesures de transposition nationales dès la fin de l'évaluation.

Dans la mesure où les entreprises luxembourgeoises pourraient craindre une distorsion de concurrence du fait de ces interprétations divergentes d'une notion importante de la directive, la Commission du Travail et de l'Emploi renvoie au futur article L. 214-6 du Code du travail (article 6, deuxième alinéa du projet initial amendé) qui prévoit la possibilité de déroger à la rigueur du déclenchement des

mécanismes protecteurs en cas de circonstances exceptionnelles et pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, le tout suivant des modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

La Commission souligne que le Ministre du Travail et de l'Emploi s'est engagé auprès des partenaires sociaux de transcrire dans ce règlement grand-ducal, dans la limite des prescriptions légales, tout accord qu'ils concluraient sur ce point. Il est entendu que ce règlement grand-ducal ne pourra remettre en question la définition proprement dite du travail de nuit, mais qu'il pourra prévoir des modalités d'application dans le sens d'une plus large flexibilité.

A rappeler encore que par voie d'amendement parlementaire, la commission a introduit une entrée en vigueur différée du projet de loi, ceci afin d'améliorer les possibilités des partenaires sociaux d'arriver à un accord. Dans cette matière hautement compliquée, le législateur a tout intérêt à préserver aux partenaires sociaux un champ très large pour leurs négociations collectives.

Un deuxième aspect soulevé dans l'échange de correspondance précitée et abordé également dans la Confédération luxembourgeoise de Commerce concerne la limite hebdomadaire de la durée du travail par rapport à la durée de la période de référence.

L'article 4 de la directive 2002/15/CE précise clairement que la durée de travail hebdomadaire ne doit pas dépasser 48 heures en moyenne sur une période de référence de 4 mois et qu'elle ne peut dépasser 60 heures sur une semaine déterminée.

Dans le cadre de la flexibilité aménagée par ce texte, le projet luxembourgeois propose de fixer la durée de travail hebdomadaire moyenne normale à 48 heures sur une période de référence de 1 mois, tout en prévoyant la possibilité que le Ministre du Travail et de l'Emploi peut accorder une période de référence de 4 mois. Le texte ajoute qu'une période de référence de 6 mois peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Face aux craintes exprimées, notamment par la Confédération luxembourgeoise du Commerce, que la période de référence ainsi une fois fixée à un mois par voie légale, le Ministre manquerait de base légale pour la relever à 4 mois, il est précisé que la période de référence d'un mois a été inscrite dans le projet de loi sur base de l'article 4 de la directive déterminant la durée maximale hebdomadaire du travail. Il ressort en effet clairement des dispositions de l'article 4 de la directive que l'introduction d'une période de référence de 4 mois est une simple faculté et non une obligation. La fixation de la période de référence d'un mois ne s'appuie donc pas sur l'article 10 de la directive qui prévoit la faculté des Etats d'appliquer des dispositions plus favorables à la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs mobiles.

Il appartient à présent aux partenaires sociaux dans le cadre des négociations en cours de se mettre d'accord sur une période de référence plus longue – 4 mois – et sur une durée de travail hebdomadaire plus longue – 60 heures –, à condition que la limite maximale de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée. Un tel accord ne manquera pas d'être entériné par le Ministre du Travail et de l'Emploi sur base de l'alinéa 2 de l'article L. 214-3 du Code du travail.

En cas d'absence d'accord entre les partenaires sur ce point, le Ministre du Travail a itérativement annoncé qu'il assumerait alors sa propre responsabilité s'il était confronté à une demande du patronat arguant de motifs de compétitivité pour demander l'extension des paramètres légaux concernant la durée de travail. Une telle demande sera instruite selon les règles du droit commun. Cette refixation éventuelle de la période de référence par décision ministérielle se situerait alors toujours dans le cadre de l'article 4 de la directive.

Il s'ensuit de ce qui précède qu'à présent le projet de loi aménage une solution intermédiaire afin de laisser une aussi large marge de manoeuvre que possible aux partenaires sociaux.

La Commission du Travail et de l'Emploi ajoute qu'il aurait été inopportun dans le contexte actuel d'enlever ce point important du champ des négociations collectives en cours. Il considère que les partenaires sociaux ont compris les intérêts qui sont les leurs pour arriver à un accord négocié dans cette matière.

*

6. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

L'article 1er du projet de loi complète le Code du Travail d'un nouveau chapitre IV portant sur la durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier et comportant les dispositions suivantes commentées dans la suite.

Article L. 214-1

Cet article délimite le champ d'application de la future loi, mais contrairement à la directive ne prend pas en compte les conducteurs indépendants. Ce point a donné lieu à des critiques du Conseil d'Etat et des chambres professionnelles.

Ainsi le Conseil d'Etat remarque que le champ d'application de la future loi, contrairement à la directive, ne prend pas en compte les conducteurs indépendants. Ce choix rencontre aussi la désapprobation véhémente des chambres professionnelles, alors qu'elles craignent que cette différenciation ne soit une source potentielle de distorsion de concurrence entre les deux catégories de conducteurs.

Cependant, le Conseil d'Etat estime qu'une transcription littérale de la directive aura l'avantage de bannir toute ambiguïté. Voilà pourquoi, il propose de compléter l'article 1er par un ajout relatif aux conducteurs indépendants.

La CEPL à son tour demande que le projet étende son champ d'application aux travailleurs indépendants, ce avec effet immédiat, alors qu'elle ne voit pas en quoi une application différée serait justifiée.

La Chambre de Commerce ne saurait accepter la restriction du champ d'application du projet de loi aux travailleurs mobiles participant aux activités de transport d'une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises entraînant l'exclusion dudit champ d'application des travailleurs mobiles employés par des entreprises qui effectuent des activités de transports pour leur propre compte. La directive 2002/15/CE précitée n'opère en effet pas cette distinction.

La commission se rallie à la position ministérielle suivant laquelle le volet des travailleurs indépendants par définition ne peut être inclus dans le Code du Travail alors qu'il ne rentre pas dans le champ d'application de ce dispositif législatif. A cet effet, le Ministère des Transports a été chargé d'élaborer un texte à part, étant entendu que la réglementation de ce volet est particulièrement importante pour contrecarrer le phénomène des faux indépendants dans ce secteur.

En ce qui concerne les travailleurs mobiles effectuant des activités de transport pour le propre compte de leur employeur, la commission se rallie également à la position ministérielle suivant laquelle ces salariés tombent sous le droit commun avec les spécificités que celui-ci prévoit pour les travailleurs mobiles.

Cet article est donc maintenu dans la teneur du projet gouvernemental.

Article L. 214-2

Cet article reproduit les définitions des différentes notions de base figurant à l'article 3 de la directive.

- Dans la suite logique des réflexions ci-dessus développées au sujet des conducteurs indépendants, la définition y relative n'est pas intégrée dans le présent projet de loi.
- Compte tenu de la considération juridique que le présent projet intervient dans un domaine réservé à la loi, la commission se rallie à la proposition ministérielle de préciser par voie d'amendement dans le texte que le temps de travail et le temps de disponibilité du travailleur mobile ne peuvent dans aucun temps dépasser 16 heures. Cette durée correspond à l'amplitude maximale dans le transport international, telle qu'elle est prévue au règlement CE 561/2006 auquel il sera fait référence. Cette précision semble indiquée dans le souci de rappeler le cadre légal s'imposant aux négociations entre partenaires sociaux.
- Les définitions du temps de travail et du temps de disponibilité figurant aux points (2) et (3) sont à voir en relation avec l'article L. 214-6 relatif à la limitation du temps de travail quotidien dans le chef du travailleur mobile effectuant du travail de nuit durant la période nocturne.

Le Conseil d'Etat constate que cet article ne reprend pas les définitions de la directive concernant la période nocturne et le travail de nuit. Tout comme la Chambre des Employés privés, le Conseil d'Etat demande d'inclure la définition de ces notions au présent article.

La commission s'est largement entretenue sur l'étendue de la période nocturne.

La directive définit comme travail de nuit tout travail accompli durant la période nocturne qui est une période d'une durée d'au moins 4 heures que les Etats membres sont libres de définir entre minuit et 7.00 heures. La définition de cette période est d'importance, alors que la directive prévoit encore que si du travail de nuit est effectué, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de 24 heures.

Pour transposer ces dispositions de la directive, le projet de loi fixe la période nocturne entre 0.00 heures et 5.00 heures et en déduit que le travailleur mobile appelé à effectuer du travail de nuit dans cette période ne pourra pas travailler plus de dix heures pour chaque période de 24 heures (limitation prévue à l'article L. 214-6).

A noter que dans un premier temps, le Gouvernement avait proposé de fixer la période nocturne de 0.00 à 6.00 heures.

Suite aux interventions de la Confédération luxembourgeoise du Commerce se faisant l'interprète de doléances notamment des entreprises de transport de personnes, le Gouvernement a réduit la durée de la période nocturne de 0.00 à 5.00 heures. Il a compté ainsi rencontrer les soucis des entreprises de transport en question alors qu'en règle générale les activités journalières de transports de personnes commencent entre 5.00 et 6.00 heures. En fixant ainsi à 5.00 heures la fin de la période nocturne, le projet gouvernemental évite que les travailleurs mobiles commençant à travailler entre 5.00 et 6.00 heures tombent sous la limitation du temps de travail journalier à un maximum de 10 heures pour chaque période de 24 heures, prévue à l'article L. 214-6.

La Commission du Travail et de l'Emploi rend attentif à une certaine confusion provenant d'une perception erronée de la finalité de ces définitions dans le présent projet de loi. En effet, la définition de la période nocturne et du travail de nuit n'a d'importance que par rapport à la protection particulière au regard de la sécurité et de la santé au travail qu'elle déclenche conformément à l'article L. 214-6 du Code du Travail. Par contre, ces définitions n'ont aucune influence sur l'attribution des suppléments pour travail de nuit de l'ordre de 15% prévus dans la convention collective régissant le secteur, suppléments qui sont dus pour la période de 22.00 à 6.00 heures.

La Chambre de Commerce exige une mise en œuvre plus conditionnée de la limite journalière de 10 heures de travail, en ce sens qu'à l'intérieur de la période nocturne, un bloc déterminé minimum de travail accompli devrait être prévu pour que la limite précitée devienne applicable. En d'autres termes, le travailleur mobile devrait avoir presté une durée minimale de travail pendant la période nocturne pour que la limitation de l'article L. 214-6 s'impose.

La Commission du Travail et de l'Emploi estime qu'il est suffisamment tenu compte des contraintes du secteur en fixant la période nocturne de 0.00 à 5.00 heures, étant entendu que le maximum de flexibilité permise par la directive consisterait à limiter cette période nocturne à la plage de 0.00 à 4.00 heures. Par contre, la revendication précitée de prévoir un bloc minimum de travail pendant la période nocturne serait tout simplement contraire aux exigences de la directive qui dispose précisément que tout travail accompli durant la période nocturne déclenche la limitation de la durée de travail quotidienne prévue à l'article L. 214-6.

Au-delà de ces considérations générales, la commission a proposé par voie d'amendement de compléter l'article L. 214-2 par voie d'amendement par les points 8 et 9 suivants:

„(8) *Période nocturne: la période comprise entre 0.00 et 5.00 heures.*

(9) *Travail de nuit: Tout travail accompli pendant la période nocturne.*“

Cet amendement constitue la transposition textuelle de la proposition du Conseil d'Etat de reprendre dans cet article les définitions concernant „la période nocturne“ et „le travail de nuit“.

Il est précisé que des exceptions à la limitation du travail quotidien en cas de travail durant la période nocturne peuvent être décidées dans les conditions de l'alinéa 2 de l'article L. 214-6.

En ce qui concerne le point 9 nouveau, il est précisé que cette définition du travail de nuit est une définition uniquement au sens de la présente loi qui est spéciale par rapport au droit commun qui définit le travail de nuit de 22.00 à 6.00 heures et que par conséquent cette définition n'a aucune implication sur la question de l'indemnisation supplémentaire.

Article L. 214-3

Paragrapes (1) et (2)

Cet article a trait à la durée maximale hebdomadaire du travail. La directive prévoit une durée hebdomadaire moyenne de travail de 48 heures qui pourra toutefois être portée à 60 heures pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur une période de référence de 4 mois ne sera pas dépassée. Par ailleurs, les Etats membres – par le biais d'accords à conclure entre partenaires sociaux – peuvent déroger à ces limites de la directive, à condition que des repos compensatoires soient prévus.

En guise de transposition de cette disposition, le projet de loi gouvernemental prévoit une durée de travail hebdomadaire de 48 heures sur une période de référence de 1 mois, le Ministre du Travail et de l'Emploi pouvant accorder sur demande une période de référence de 4 mois. Enfin, une période de référence de 6 mois au maximum peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ces cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à 60 heures à condition que la limite maximale de 48 heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

La Chambre de Commerce critique cette transposition de la directive comme étant très préjudiciable à la situation concurrentielle du secteur du transport luxembourgeois. Elle demande de fixer d'office la période de référence à 4 mois.

Le Conseil d'Etat reconnaît au projet gouvernemental le mérite de concilier les différents enjeux en cause et il peut marquer son accord avec le texte proposé.

La commission se rallie quant au fond au dispositif proposé par le projet gouvernemental et elle reprend les propositions d'ordre formel du Conseil d'Etat concernant ces deux paragraphes.

Le Ministre du Travail et de l'Emploi a ajouté que ce point est censé faire l'objet d'accords dans le cadre des négociations collectives. Si l'absence d'accord, voire des blocages systématiques à ce niveau devaient entraîner des désavantages concurrentiels pour le secteur, le Ministre serait disposé à intervenir notamment en accordant l'extension de la période de référence à 4 mois.

Paragraphe (3) du texte gouvernemental (supprimé)

Ce texte prévoyait que „*constituent des heures supplémentaires les heures de travail effectuées au-delà de la moyenne hebdomadaire de 40 heures à la fin de chaque période de référence*“.

Le Conseil d'Etat exprime sa perplexité devant cette référence à la moyenne hebdomadaire de 40 heures, alors que selon l'article L. 214-3 du projet, la durée de travail hebdomadaire moyenne normale est de 48 heures et qu'en règle générale seul le travail effectué au-delà de cette limite est à considérer comme travail supplémentaire.

En principe le raisonnement du Conseil d'Etat est logique, mais afin d'éviter tout équivoque et étant donné que le projet traite de la sécurité et de la santé des travailleurs du secteur concerné et non des modalités de rémunération qui sont réglementées par le biais des conventions collectives, la commission propose par voie d'amendement de supprimer le paragraphe (3).

A noter que la règle posée par le texte supprimé est consacrée dans le droit conventionnel régissant actuellement le secteur; en d'autres termes, le calcul du travail hebdomadaire et d'éventuelles heures supplémentaires se fait sur base de la semaine de quarante heures. Ce n'est qu'en l'absence de ces dispositions conventionnelles plus favorables que les heures supplémentaires devraient être déterminées par rapport au seuil de 48 heures figurant aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Par conséquent, la commission propose par voie d'amendement de supprimer le paragraphe (3), ceci sous le bénéfice des observations qui précèdent et en rappelant que la règle posée par le texte supprimé est consacrée dans le droit conventionnel régissant le secteur.

Articles L. 214-4 et L. 214-5

L'article L. 214-4 prévoit une pause obligatoire au plus tard après 6 heures de prestations de travail continues, mobiles ou non.

Cette pause peut être divisée en plusieurs périodes d'au moins 15 minutes chacune.

L'article L. 214-5 est relatif aux temps de repos journalier et hebdomadaire dont les régimes sont établis par la législation communautaire du règlement CE 561/2006 précité relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route.

Ces articles ne donnent pas lieu à observation du Conseil d'Etat et sont adoptés par la commission dans la teneur du projet gouvernemental.

Article L. 214-6

Cet article limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne comprise entre 0.00 et 5.00 heures à 10 heures par 24 heures.

Le texte gouvernemental prévoyait à l'alinéa 2 que cette limitation du temps de travail peut être modifiée par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat a désapprouvé cet alinéa, ceci en raison de la considération juridique qu'il laisse aux partenaires sociaux trop de latitude pour déterminer la dérogation en question. Le Conseil d'Etat ajoute que si pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail une dérogation à la limite de dix heures peut être envisagée en conformité avec l'article 8 de la directive, cette dérogation devra être confinée impérativement dans le texte de la future loi.

La Commission du Travail et de l'Emploi se rallie à ces objections du Conseil d'Etat et reprend l'alinéa 2 dans la teneur proposée par la Haute Corporation:

„Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.“

En ce qui concerne la définition de la période nocturne et du travail de nuit, la Chambre de Commerce remarque que, quelle que soit la durée de travail de nuit accomplie par le travailleur, la limite de dix heures de travail journalier s'appliquera et insiste que l'application de la limite journalière de dix heures de travail soit soumise à la condition pour le travailleur mobile d'avoir presté une durée minimale de travail pendant la période nocturne.

La commission considère que cette revendication consistant à prévoir un „bloc“ minimum de travail pendant la période nocturne serait tout simplement contraire aux exigences de la directive qui dispose précisément que tout travail accompli durant la période nocturne déclenche la limitation de la durée de travail quotidienne prévue à l'article L. 214-6.

Par conséquent, la revendication en question ne pourra pas être prise en considération.

La commission tient à rappeler encore une fois que la définition du travail de nuit insérée par voie d'amendement à l'article L. 214-2 est une définition uniquement au sens de la présente loi qui est spéciale par rapport au droit commun qui lui définit le travail de nuit de 22.00 à 6.00 heures et que par conséquent cette définition n'a aucune implication sur la question de l'indemnisation supplémentaire.

Par ailleurs, il est relevé que les critiques formulées par les organisations patronales, précisément à l'endroit des dispositions du projet définissant le travail de nuit et la période nocturne comme entraînant un désavantage concurrentiel des transporteurs résidents par rapport aux transporteurs internationaux, ne sont pas fondées en raison du principe de l'application territoriale du droit du travail.

La commission note que le Ministre du Travail et de l'Emploi consultera la présente commission parlementaire dans l'hypothèse où le règlement grand-ducal dérogatoire prévu à l'alinéa 2 ci-dessus cité devrait être pris. Il est tout aussi évident que la consultation des partenaires sociaux s'imposerait également dans ce cas.

Article L. 214-7

Cet article dispose que le temps de travail doit être enregistré. Il fait référence aux différents moyens d'enregistrement et prévoit que les données doivent être conservées au moins deux ans après la période couverte.

La commission souligne la nécessité d'assurer la sauvegarde des données en question en cas de faillite d'une entreprise de transport, étant entendu que cette mission incombe surtout au curateur.

Le texte ne donne pas lieu à observation du Conseil d'Etat et est adopté par la commission tel que proposé dans le projet gouvernemental.

Article 8 du texte gouvernemental (supprimé)

Cet article prévoyait que l'employeur est tenu d'organiser le travail du travailleur mobile tel que défini à l'article 1er de la présente loi, de manière à ce que les limites du temps de travail prévues à l'article 3 soient respectées.

Le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire, alors qu'elle n'énonce qu'une évidence qui résulte du texte même de la loi et recommande sa suppression.

La commission se rallie à cette proposition.

Article L. 214-8 (ancien article 9)

Conformément à la proposition du Conseil d'Etat, l'alinéa 1er de cet article – dorénavant alinéa unique – prend la teneur suivante:

„Art. L. 214-8.– *Toute clause ou accord contraire moins favorables aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.*“

Article L. 214-9 (ancien article 10)

Cet article rappelle que l'Inspection du Travail et des Mines est chargée du contrôle de l'application de la loi.

La Chambre de Travail et la Chambre des Employés privés font remarquer que l'Inspection du travail et des mines est légalement compétente pour contrôler l'application du droit du travail et que ce contrôle devrait être renforcé le cas échéant par les agents de la police et ceux des douanes pour être plus efficace.

Le Conseil d'Etat se rallie à cette approche.

La Commission du Travail et de l'Emploi, à son tour, est convaincue de la pertinence de la proposition des chambres professionnelles. A cet effet, elle propose de donner par voie d'amendement à l'article L. 214-9 la teneur suivante:

„Art. L. 214-9.– *L'Inspection du Travail et des Mines, l'Administration des Douanes et Accises et la Police Grand-Ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.*“

Article L. 214-10 (ancien article 11)

Le Conseil d'Etat constate que cet article déterminant les sanctions pénales introduit la coresponsabilité pénale tant de l'employeur que du contractant du transporteur prenant „une influence déterminante sur le déroulement de l'activité de transport routier“. Le Conseil d'Etat insiste sur le fait qu'il ne saurait s'agir ici d'une responsabilité pour faits commis par autrui, mais bien d'une responsabilité personnelle de l'employeur ou de son cocontractant, qui découle d'une faute „personnelle“ consistant notamment à donner des instructions délibérément de nature à violer les dispositions prévues par le présent projet en matière d'aménagement du temps de travail. En conséquence, le Conseil d'Etat demande que cette „faute personnelle“ soit décrite avec précision.

Pour tenir compte de ces considérations, le Conseil d'Etat a élaboré une version amendée de l'article L. 214-10. Le nouveau texte est subdivisé en deux paragraphes, le premier définissant les infractions dans le chef de l'employeur et le deuxième paragraphe celles dans le chef de son cocontractant. Ce deuxième paragraphe reprend de façon plus précise l'ancien alinéa 2 de l'article 9 du projet initial.

En définitive, la commission reprend cet article tel que proposé par le Conseil d'Etat.

Article 2 nouveau

La commission propose de compléter le projet par un article 2 nouveau relatif à la mise en vigueur, ceci afin

- de permettre aux partenaires sociaux à faire aboutir entre-temps les négociations en vue d'une nouvelle convention collective conforme aux nouvelles normes légales;
- de garantir qu'entre-temps le nouveau règlement CE 561/2006 soit effectivement en vigueur;
- de permettre éventuellement au Conseil d'Etat de s'exprimer sur le projet de loi, en cours d'élaboration au Ministère des Transports, portant transposition de la même directive 2002/15/CE pour les transporteurs indépendants, afin que l'entrée en vigueur des deux nouvelles lois puisse être coordonnée, ceci afin de ne pas encourir le reproche de provoquer une distorsion concurrentielle du marché. A noter néanmoins que la directive 2002/15/CE ne prévoit l'application de la directive pour les indépendants de façon expresse que pour l'année 2009.

Compte tenu de ces réflexions, la commission propose de donner à l'article 2 la teneur suivante:

„Art. 2.– La loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit sa publication au Mémorial.“

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission du Travail et de l'Emploi recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

*

7. TEXTE COORDONNE PROPOSE PAR LA COMMISSION DU TRAVAIL ET DE L'EMPLOI

PROJET DE LOI 5559

portant

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

Art. 1er.– Le Titre premier du Livre II du Code du travail est complété par un nouveau chapitre IV de la teneur suivante:

„Chapitre IV – Durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier

Section 1. Champ d'application et définitions

Art. L. 214-1. Le présent chapitre s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite; à l'exception des travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables.

Art. L. 214-2. Au sens du présent chapitre on entend par

(1) Travailleur mobile: tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue pour le compte d'autrui une activité de transport de voyageurs ou de marchandises par route.

(2) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités.

Font partie du temps de travail:

– le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes:

- i) la conduite,
- ii) le chargement et le déchargement,
- iii) l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule,
- iv) le nettoyage et l'entretien technique,
- v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités

administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, le temps consacré à la préparation et à la consigne du véhicule ainsi que celui consacré aux travaux administratifs tels que par exemple les travaux de comptabilité et de décompte, la remise des recettes, les signatures des registres du véhicule et la remise des documents de service.

- les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

(3) Temps de disponibilité:

- 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'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

Toutefois, les partenaires sociaux peuvent par convention collective ou accord interprofessionnel, négocier des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité sans que le temps de travail et le temps de disponibilité ne puissent dépasser seize heures tel que prévu au règlement CE 561/2006.

- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

(4) Poste de travail:

- le lieu où se situe l'établissement principal de l'entreprise pour laquelle la personne exécutant des activités mobiles de transport routier effectue des tâches ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
- le véhicule que la personne exécutant des activités mobiles de transport routier utilise lorsqu'elle effectue des tâches, et
- tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.

(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout travailleur mobile qui exécute de telles activités.

(6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.

(7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.

(8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.

(9) Travail de nuit: Tout travail accompli durant la période nocturne.

Section 2. Durée du travail

Art. L. 214-3. (1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence de un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de quatre mois peut être accordée par le ministre ayant le Travail dans ses attributions conformément à la procédure prévue à l'article L. 211-9.

Une période de référence de six mois au maximum peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ces cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

(2) Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur un mois ne dépasse pas quarante-huit heures.

(3) Pour la computation des seuils tels que décrits ci-avant, la durée du travail effectuée pour le compte de plus d'un employeur est additionnée. En présence de plusieurs employeurs, chaque employeur demande, par écrit, au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le travailleur mobile fournit ces informations par écrit.

Pour la computation de la durée de travail du travailleur mobile au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles pour le compte de l'employeur qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

Art. L. 214-4. Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, le travailleur mobile au sens de la présente loi, ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article L. 214-2, paragraphe (2), et à l'article L. 214-3, paragraphe (3), alinéa 2, pendant plus de six heures consécutives sans pause, rémunérée ou non.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Art. L. 214-5. Chaque travailleur mobile au sens de la présente loi doit bénéficier au cours d'une journée de travail d'un repos journalier et hebdomadaire conformément aux dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, de l'accord AETR.

Art. L. 214-6. Dès que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit dans la période nocturne, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

Art. L. 214-7. L'employeur tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prescrites au sens de l'article L. 214-3, paragraphe (3), alinéa 2 sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que les registres du temps de travail précités, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.

Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de ces pièces.

Section 3. Dispositions finales

Art. L. 214-8. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent chapitre est réputé nul et non écrit.

Art. L. 214-9. L'Inspection du Travail et des Mines, l'Administration des Douanes et Accises et la Police Grand-Ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

Art. L. 214-10. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement,

(1) le fait de tout employeur:

1. d'avoir occupé les travailleurs tombant sous le champ d'application de la présente loi au-delà des limites maxima de durée de travail et sans respecter les dispositions relatives à la computation de la durée de travail fixées à l'article L. 214-3;
2. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article L. 214-3;
3. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article L. 214-4, au repos de l'article L. 214-5 et au travail de nuit à l'article L. 214-6;
4. de n'avoir pas respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article L. 214-4, au repos de l'article L. 214-5 et au travail de nuit à l'article L. 214-6;
5. de n'avoir pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article L. 214-7;

(2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au paragraphe (1) ci-dessus.

Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans."

Art. 2.- Les modifications du Code du travail prévues à l'article premier entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 20 novembre 2007

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Marcel GLESENER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559/11

N° 5559¹¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

portant

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

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(21.12.2007)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 7 décembre 2007 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 6 décembre 2007 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 28 novembre 2006 et 8 mai 2007;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 21 décembre 2007.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5559

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 248

31 décembre 2007

Sommaire

**AMENAGEMENT DU TEMPS DE TRAVAIL DES PERSONNES EXECUTANT
DES ACTIVITES MOBILES DE TRANSPORT ROUTIER**

Loi du 21 décembre 2007 portant

1. transposition de la directive 2002/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier;

2. modification du Code du travail page **4580**

Loi du 21 décembre 2007 portant

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

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 6 décembre 2007 et celle du Conseil d'Etat du 21 décembre 2007 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Le Titre premier du Livre II du Code du travail est complété par un nouveau chapitre IV de la teneur suivante:

«Chapitre IV - Durée du travail des ouvriers exécutant des activités mobiles de transport routier

Section 1. Champ d'application et définitions

Art. L. 214-1. Le présent chapitre s'applique aux travailleurs mobiles employés par une entreprise de transport professionnel de voyageurs ou de marchandises par route et participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite; à l'exception des travailleurs mobiles bénéficiant de dispositions relatives à l'aménagement du temps de travail plus favorables.

Art. L. 214-2. Au sens du présent chapitre on entend par

(1) Travailleur mobile: tout travailleur faisant partie du personnel qui se déplace, y compris les stagiaires et les apprentis, et qui est au service d'une entreprise qui effectue pour le compte d'autrui une activité de transport de voyageurs ou de marchandises par route.

(2) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités.

Font partie du temps de travail:

- le temps consacré à toutes les activités de transport routier. Ces activités sont notamment les suivantes:
 - i) la conduite,
 - ii) le chargement et le déchargement,
 - iii) l'assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule,
 - iv) le nettoyage et l'entretien technique,
 - v) tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement des passagers ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, le temps consacré à la préparation et à la consigne du véhicule ainsi que celui consacré aux travaux administratifs tels que par exemple les travaux de comptabilité et de décompte, la remise des recettes, les signatures des registres du véhicule et la remise des documents de service;
- les périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

(3) Temps de disponibilité:

- 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'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.

Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux.

Toutefois, les partenaires sociaux peuvent par convention collective ou accord interprofessionnel, négocier des forfaits de répartition des temps d'inactivité entre temps de travail et temps de disponibilité sans que le temps de travail et le temps de disponibilité ne puissent dépasser seize heures tel que prévu au règlement CE 561/2006.

- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

(4) Poste de travail:

- le lieu où se situe l'établissement principal de l'entreprise pour laquelle la personne exécutant des activités mobiles de transport routier effectue des tâches ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
- le véhicule que la personne exécutant des activités mobiles de transport routier utilise lorsqu'elle effectue des tâches, et
- tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.

(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout travailleur mobile qui exécute de telles activités.

(6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.

(7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.

(8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.

(9) Travail de nuit: Tout travail accompli durant la période nocturne.

Section 2. Durée du travail

Art. L. 214-3. (1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence de un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de quatre mois peut être accordée par le ministre ayant le Travail dans ses attributions conformément à la procédure prévue à l'article L. 211-9.

Une période de référence de six mois au maximum peut être prévue par convention collective ou par accord interprofessionnel.

Dans ces cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

(2) Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur un mois ne dépasse pas quarante-huit heures.

(3) Pour la computation des seuils tels que décrits ci-avant, la durée du travail effectuée pour le compte de plus d'un employeur est additionnée. En présence de plusieurs employeurs, chaque employeur demande, par écrit, au travailleur mobile le compte du temps de travail accompli pour un autre employeur. Le travailleur mobile fournit ces informations par écrit.

Pour la computation de la durée de travail du travailleur mobile au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles pour le compte de l'employeur qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

Art. L. 214-4. Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, le travailleur mobile au sens de la présente loi, ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article L. 214-2, paragraphe (2), et à l'article L. 214-3, paragraphe (3), alinéa 2, pendant plus de six heures consécutives sans pause, rémunérée ou non.

Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Art. L. 214-5. Chaque travailleur mobile au sens de la présente loi doit bénéficier au cours d'une journée de travail d'un repos journalier et hebdomadaire conformément aux dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, de l'accord AETR.

Art. L. 214-6. Dès que le travailleur mobile est appelé à effectuer du travail de nuit dans la période nocturne, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.

Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

Art. L. 214-7. L'employeur tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article L. 214-3, paragraphe (3), alinéa 2 sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que les registres du temps de travail précités, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.

Sur demande, l'employeur est tenu de remettre aux travailleurs mobiles une copie de ces pièces.

Section 3. Dispositions finales

Art. L. 214-8. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent chapitre est réputé nul et non écrit.

Art. L. 214-9. L'Inspection du Travail et des Mines, l'Administration des Douanes et Accises et la Police Grand-Ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

Art. L. 214-10. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251.- à 20.000.- euros ou d'une de ces peines seulement,

(1) le fait de tout employeur:

1. d'avoir occupé les travailleurs tombant sous le champ d'application de la présente loi au-delà des limites maxima de durée de travail et sans respecter les dispositions relatives à la computation de la durée de travail fixées à l'article L. 214-3;
2. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article L. 214-3;
3. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article L. 214-4, au repos de l'article L. 214-5 et au travail de nuit à l'article L. 214-6;
4. de n'avoir pas respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article L. 214-4, au repos de l'article L. 214-5 et au travail de nuit à l'article L. 214-6;
5. de n'avoir pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article L. 214-7;

(2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au paragraphe (1) ci-dessus.

Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans.»

Art. 2. Les modifications du Code du travail prévues à l'article premier entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre du Travail et de l'Emploi,
François Biltgen

Palais de Luxembourg, le 21 décembre 2007.
Henri

Le Ministre des Transports,
Lucien Lux

Doc. parl. 5559; sess. ord. 2005-2006, 2006-2007 et 2007-2008; Dir. 2002/15/CEE