

## N° 6262

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de 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 pour les conducteurs indépendants**

\* \* \*

*(Dépôt: le 10.3.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (28.2.2011).....	1
2) Exposé des motifs .....	2
3) Texte du projet de loi.....	3
4) Commentaire des articles.....	5
5) Tableau comparatif.....	7

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures 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 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants.

Château de Berg, le 28 février 2011

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
Claude WISELER

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“) pour les conducteurs indépendants. D'après l'article 2 de la directive, elle s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 28 novembre 2006 relatif au projet de loi 5559 portant transposition de 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, avait cependant recommandé d'intégrer dès à présent les conducteurs indépendants dans ledit projet de loi.

Etant donné que le Conseil d'Etat avait dans le même avis recommandé d'intégrer les dispositions du projet de loi 5559 dans le Code du Travail et que ce dernier ne s'applique pas aux indépendants, le Gouvernement a pris la décision de faire élaborer un projet de loi à part.

Or, entre-temps la Commission européenne avait procédé à une analyse de la situation des conducteurs indépendants et annoncé un rapport. Le Gouvernement avait donc décidé d'attendre les conclusions de la Commission.

En date du 15 octobre 2008 la Commission européenne a finalement publié son rapport qui concluait d'exclure les (vrais) conducteurs indépendants. Par conséquent, la Commission a présenté le même jour une proposition de directive qui visait à exclure les conducteurs indépendants du champ d'application de la directive 2002/15/CE tout en veillant à ce que les faux indépendants restent couverts.

Suite à des modifications apportées à la proposition de la Commission, le Conseil s'est prononcé lors du Conseil du 30 mars 2009 majoritairement en faveur de la modification de la directive 2002/15/CE dans le sens d'exclure les (vrais) conducteurs indépendants, mais sans préjudice du droit des Etats membres de les inclure et de leur appliquer les dispositions de la directive 2002/15/CE.

Or, lors de sa séance du 16 juin 2010, le Parlement européen a rejeté en première lecture la proposition de la Commission, suite à quoi cette dernière a retiré sa proposition, rendant ainsi définitivement applicable l'article 2, paragraphe 1, alinéa 2, de la directive 2002/15/CE.

La loi en projet transposera donc pour les chauffeurs indépendants 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.

Ce règlement a entre-temps été abrogé et remplacé par le règlement (CE) No 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) No 3821/85 et (CE) No 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil à partir du 11 avril 2007. Le présent projet de loi tient compte de ce fait.

Dans le but d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs professionnels ainsi que d'assurer une concurrence loyale dans le secteur des transports routiers ces règlements fixent des règles concernant le temps de conduite et de repos des conducteurs.

Le présent projet de loi renforce ces dispositions en définissant des règles relatives au temps de travail.

Il est par ailleurs axé sur les articles L.214-1 et suivants du Code du travail, afin d'avoir, dans la mesure du possible, les mêmes règles pour les conducteurs salariés et les conducteurs indépendants.

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### **Art. 1er. *Champ d'application***

La présente loi s'applique aux conducteurs indépendants professionnels participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de 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.

### **Art. 2. *Définitions***

Au sens de la présente loi on entend par

- (1) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.
- (2) Temps de disponibilité:
  - les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant 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 conducteur indépendant 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 conducteur indépendant.

  - pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.
- (3) Poste de travail:
  - le lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,
  - le véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu'il effectue des tâches, et
  - tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.
- (4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.
- (5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout conducteur indépendant 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.

### **Art. 3. *Durée de travail***

(1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence d'un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d'un plan d'organisation du travail au sens de l'article L.211-7 du Code du Travail, qui couvre en principe l'ensemble de la période de référence demandée.

Dans ce 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.

Le ministre prend sa décision après consultation des organisations patronales concernées, qui doivent rendre leur avis endéans un mois après réception de la demande transmise par le ministre. A défaut, le ministre peut prendre une décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

Au cas, où le ministre ne prend pas de décision dans un délai de trois mois qui suit la réception de la demande, celle-ci est réputée accordée.

(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 de la durée de travail du conducteur indépendant 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 qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

#### **Art. 4. Temps de pause**

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, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (2), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.

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. Travail de nuit**

Dès que le conducteur indépendant est appelé à effectuer du travail de nuit, 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. 6. Registre**

Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (2) sont reprises.

Les feuilles d'enregistrement, ainsi que le registre du temps de travail précité, 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.

#### **Art. 7. Dispositions moins favorables**

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

#### **Art. 8. Organes de contrôle**

L'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.

**Art. 9. Sanctions**

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 conducteur indépendant
  1. 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;
  2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;
  3. de ne pas avoir respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;
  4. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 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 point 1) ci-dessus.

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

\*

**COMMENTAIRE DES ARTICLES***Article 1er: Champ d'application*

L'article 1er, qui transpose l'article 2 de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne les conducteurs indépendants, dispose que la loi spéciale s'applique aux conducteurs indépendants participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, c'est-à-dire le règlement (CE) No 561/2006 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 au moyen d'un véhicule de 9 places au maximum.

Complémentairement à la loi du 21 décembre 2007 portant 1. transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transports routier; 2. modification du Code du travail, la future loi s'applique aux conducteurs indépendants qui effectuent des transports pour compte d'autrui à l'exclusion des conducteurs indépendants qui effectuent des transports pour leur propre compte.

Sur ce point il existe en fait une contradiction entre le considérant 6 et l'article 2 de la directive. Le considérant 6 ne parle que des transports pour compte d'autrui alors que l'article 2 englobe tant les transports pour compte d'autrui que les transports pour compte propre.

Suite à la décision du Gouvernement prise dans le cadre de l'élaboration du projet de loi 5559 de ne pas couvrir les transports pour compte propre, le champ d'application du présent projet de loi a été adapté en conséquence afin d'éviter une situation de discordance entre les obligations légales applicables aux conducteurs employés par une entreprise et celles applicables aux conducteurs indépendants.

*Article 2: Définitions*

L'article 2 du projet reprend les définitions de l'article 3 de la directive, y compris celles de la période nocturne et du travail de nuit. Le présent texte tient donc compte de l'observation du Conseil d'Etat formulée dans son avis du 28 novembre 2006 relatif au projet de loi 5559.

*Article 3: Durée de travail*

L'article 3 transpose l'article 4 de la directive.

Le paragraphe (1) de l'article 3 définit les limites hebdomadaires de la durée de travail. Conformément à l'avis du Comité de Coordination Simplification, ce paragraphe dévie des dispositions du Code du

Travail en introduisant des délais maxima de réponse pour les demandes de dérogation afin d'éviter un éventuel blocage de la procédure d'autorisation.

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

Le paragraphe (3) concerne le calcul de la durée de travail afin de tenir compte des prestations de travail qui ne font pas directement partie des activités mobiles de transport routier.

#### *Article 4: Temps de pause*

L'article 4, qui transpose l'article 5 de la directive, 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.

#### *Article 5: Travail de nuit*

L'article 5, qui transpose l'article 7 de la directive, limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne à 10 heures par 24 heures.

En ce qui concerne d'éventuelles dérogations, le présent projet tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en prévoyant que les modalités doivent être fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.

#### *Article 6: Registre*

L'article 6 transpose le point b) de 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.

#### *Article 7: Dispositions moins favorables*

L'article 7 prévoit que les dispositions contraires à la future loi sont réputés nulles et non écrites. En disposant que cela ne s'applique qu'aux clauses et accords moins favorables, il tient compte de l'observation du Conseil d'Etat formulée dans son avis du 28 novembre 2006 précité.

#### *Article 8: Organes de contrôle*

L'article 8 charge l'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale du contrôle de la future loi.

Bien qu'il s'agisse de contrôler des dispositions relatives au droit du travail, l'Inspection du Travail et des Mines ne peut pas être chargée du contrôle, étant donné que la future loi ne couvre que des indépendants et non des salariés.

#### *Article 9: Sanctions*

L'article 9 prévoit les sanctions tant pour le conducteur indépendant que pour les tierces personnes en innovant par une chaîne de responsabilité.

Le présent projet tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en ne sanctionnant que des fautes personnelles et en reprenant la proposition de texte du Conseil d'Etat.

**TABLEAU COMPARATIF**

<i>Projet de loi</i>	<i>Directive 2002/15/CE</i>
Art. 1er	Art. 2, par. 1
Art. 2	Art. 3
Art. 3	Art. 4 Art. 8
Art. 4	Art. 5
Art. 5	Art. 7
Art. 6	Art. 9
Art. 7	
Art. 8	Art. 11
Art. 9	Art. 12

