

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.

