

N° 6262⁵**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

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(6.7.2011)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 10 mars 2011 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 7 juin 2011.

L'avis de la Chambre des Salariés date du 7 avril 2011.

La Chambre de Commerce a émis son avis en date du 26 avril 2011.

En date du 23 mars 2011, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Par la suite, la Commission a fait une première analyse du texte. Lors de sa réunion du 29 juin 2011, la commission parlementaire a procédé à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 6 juillet 2011.

*

II. OBJET DE LA LOI

Le projet de loi sous revue 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. D'après l'article 2, paragraphe 1, alinéa 2 de cette directive, celle-ci s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Historique

Dans son avis du 28 novembre 2006 relatif au projet de loi 5559 portant transposition de la directive 2002/15/CE précitée, le Conseil d'Etat avait recommandé d'intégrer immédiatement les conducteurs indépendants dans ledit projet de loi. Cependant, étant 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 d'élaborer un projet de loi à part.

Entre-temps, la Commission européenne avait procédé à une analyse de la situation des conducteurs indépendants et annoncé la publication d'un rapport. Le Gouvernement avait donc décidé d'attendre les conclusions de la Commission. En octobre 2008, la Commission européenne a 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. 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.

Le projet de loi 6262 transposera donc cette directive pour les chauffeurs indépendants.

Points saillants

D'après le texte du présent projet, les règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs ont été fixées uniformément au niveau européen, et ce 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. Elles ne doivent pas être confondues avec les règles relatives au temps de travail.

A noter que le projet de loi est axé sur les articles L.214-1 et suivants du Code du travail afin de mettre en place, autant que faire se peut, les mêmes règles pour les conducteurs salariés et les conducteurs indépendants.

*

III. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

A côté de quelques observations ponctuelles, le Conseil d'Etat critique dans son avis du 7 juin 2011, l'absence d'une définition complète du conducteur indépendant conformément à la directive. La Haute Corporation insiste par conséquent à ce que les auteurs du projet complètent ladite définition.

Pour le détail des observations du Conseil d'Etat, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

Cet article se lit comme suit:

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.

L'article 1er dispose que la loi s'appliquera aux conducteurs indépendants participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, donc le règlement (CE) No 561/2006 ou, à défaut, l'accord AETR. 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, y compris celle du conducteur.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le terme „professionnels“, alors que la définition du conducteur indépendant reprise à l'article 2 ne vise que les professionnels.

La commission parlementaire suit cette remarque et l'article se lira donc:

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.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions de l'article 3 de la directive 2002/15/CE. Il se lit comme suit:

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.*

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation particulière à formuler, dans la mesure où son argumentation développée dans son avis du 28 novembre 2006 sur le projet de loi portant 1. transposition de la directive 2008/15/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, a été respectée.

Cependant, il attire l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que la définition du conducteur indépendant n'a pas été transposée de façon complète. En effet, la définition reprise au point e) de l'article 3 de la directive 2002/15/CE, précisant que le conducteur qui ne satisfait pas aux critères définissant le conducteur indépendant bénéficie des droits et obligations tels que prévus pour les travailleurs mobiles, ne figure pas à l'article 2 en projet. Le Conseil d'Etat insiste dès lors à ce que les auteurs complètent ladite définition par cet ajout. La Chambre des Salariés, ainsi que plusieurs membres de la Commission, font écho à cette remarque de la Haute Corporation.

Suite à un bref échange de vues et tout en étant conscients de sa marge de manœuvre réduite du fait de la nécessité de transposer fidèlement la directive européenne, la Commission du Développement durable décide de donner suite à la remarque de la Haute Corporation et de libeller comme suit la définition du conducteur indépendant figurant à l'article 2 point (4):

- (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.*

Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.

Article 3

L'article 3 se lit comme suit:

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 com-*

munautaire 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.

Le paragraphe (1) de l'article 3 définit les limites hebdomadaires de la durée de travail. Le principe de la durée hebdomadaire de travail est de 48 heures sur une période de référence d'un mois. Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée sur demande par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La durée hebdomadaire de travail peut en pareil cas être portée à soixante heures à condition de ne pas dépasser la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine. Le ministre doit prendre sa décision, après consultation des organisations patronales concernées. L'avis en question devra être remis dans le mois de la demande, et la décision ministérielle dans les trois mois. Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans le délai lui imparti, l'autorisation est réputée accordée. Dans son avis du 7 juin 2011, le Conseil d'Etat se demande s'il est opportun de laisser un délai si long au ministre, dans une matière relativement anodine, et où le demandeur attend une décision. Il suggère donc un délai global d'un mois à accorder au ministre, y compris l'avis à demander aux organisations patronales. La Commission décide de suivre cette suggestion. Ainsi, les alinéas (5) et (6) du paragraphe (1) de l'article 3 se liront:

Le ministre prend sa décision endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

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

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

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. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. A noter qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article: la référence à l'article 2, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 2, paragraphe (1). De la sorte, l'article 4 devra se lire:

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.

Un courrier a été envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

Article 5

L'article 5 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 du 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. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira:

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.

Article 6

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. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. A noter qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article: la référence à l'article 3, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 3, paragraphe (3). Ainsi, l'article 6 sera libellé comme suit:

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 3) 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.

Un courrier a été envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

Article 7

L'article 7 prévoit que les dispositions contraires à la future loi sont réputées nulles et non écrites. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira:

Art. 7. Dispositions moins favorables

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

Article 8

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. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira:

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.

Article 9

L'article 9 prévoit les sanctions tant pour le conducteur indépendant que pour les tierces personnes en innovant par une chaîne de responsabilité. Le libellé de l'article 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. Le Conseil d'Etat propose de rayer sous 1) le point 3 qui fait double emploi avec les infractions et sanctions prévues au point 2. La Commission décide de suivre cette remarque et de libeller comme suit l'article sous rubrique:

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.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

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 exerçant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants

Art. 1er. Champ d'application

La présente loi s'applique aux conducteurs indépendants 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.
- Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.
- (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 endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d’avis des organisations patronales.

Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans un délai d’un 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 (1), 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 (3) 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 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.

Luxembourg, le 6 juillet 2011

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

