

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

10 juillet 2007

TRAVAIL, EMPLOI, POUVOIR D'ACHAT - (n° 4)

|              |  |
|--------------|--|
| Commission   |  |
| Gouvernement |  |

**AMENDEMENT**

N° 389

présenté par  
M. Michel Bouvard

-----  
**ARTICLE PREMIER**

I. – Après l’alinéa 52 de cet article, insérer l’alinéa suivant :

« VIII *bis*. Les dispositions du présent article sont applicables aux salariés visés à l’article L. 212-18 du code du travail, pour les rémunérations perçues au titre de leur temps de service dès lors qu’elles font l’objet d’une majoration de salaire fixé par accord collectif étendu, au moins égale à 25 % »

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« La perte de recettes pour l’État est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

« La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L’article premier du projet de loi indique que sont exonérés d’impôt « les salaires versés aux salariés au titre des heures supplémentaires de travail définies au premier alinéa des articles L. 212-5 du code du travail »

Pour mémoire, l’article L. 212-5 du code du travail prévoit que les heures supplémentaires sont les heures effectuées au-delà de la durée hebdomadaire du travail fixée par l’article L. 212-1 ou de la durée considérée comme équivalente...

---

Dans le transport routier de marchandises, il existe un régime spécifique prévu par le code du travail pour les salariés des entreprises de transport routier (article 212-18) permettant de déroger :

a) À l'article L. 212-5, pour la période de référence servant au décompte des heures supplémentaires, sans que la période de référence soit supérieure à trois mois ;

b) A l'article L. 212-5-1, en vue de déterminer le droit à un repos compensateur en fonction du seul nombre des heures supplémentaires effectuées et porter à trois mois au plus le délai dans lequel ce repos doit être pris ;

c) À l'article L. 212-7, en ce qui concerne la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail, dans la limite de quarante-six heures par semaine, calculée sur une période de référence de trois mois.

C'est le décret 83-40 modifié en janvier 2007 qui prévoit ces modalités de dérogation pour les personnels roulants. Ce décret prévoit que la durée du temps passé au service de l'employeur, ou temps de service, des personnels roulants marchandises est fixée dans les conditions suivantes :

- la durée du temps de service des personnels roulants "grands routiers" ou "longue distance" est fixée à 43 heures par semaine, soit 559 heures par trimestre;

- la durée du temps de service des autres personnels roulants marchandises, à l'exception des conducteurs de messagerie et des convoyeurs de fonds, est fixée à 39 heures par semaine, soit 507 heures par trimestre

- la durée du temps de service des conducteurs de messagerie et des convoyeurs de fonds est fixée à trente-cinq heures par semaine, soit 455 heures par trimestre.

Le décret 83-40 qualifie d'heure supplémentaire, pour les personnels roulants, « toute heure de temps de service effectuée au-delà des durées mentionnées »

Dans le transport routier de marchandises, les heures supplémentaires se déclenchent donc après les équivalences.

Au vu de cette seule définition, et à ce stade, la défiscalisation prévue par la loi dans son article 1 ne pourrait pas jouer dès la 36<sup>ème</sup> heure dans le transport routier.

Ce serait ignorer que ces heures d'équivalence sont rémunérées exactement comme des heures supplémentaires, à 125 % dès la 36<sup>ème</sup> heure, de par l'accord du 23 avril 2002, pour les personnels concernés.

Il convient de rappeler que les partenaires sociaux dans le préambule de l'accord du 23 avril 2002 ont souligné que :

Considérant que, par décision en date du 30 novembre 2001, le Conseil d'État a annulé les dispositions du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 modifié par le décret n° 2000-69 du 27 janvier 2000 relatives aux règles de rémunération des heures de temps de service des personnels roulants des entreprises du transport routier de marchandises, du transport de déménagement et des activités auxiliaires du transport;

---

Considérant que cette décision a créé un vide juridique préjudiciable aux entreprises comme aux personnels roulants concernés qu'il convient de combler par de nouvelles dispositions juridiquement sécurisées ;

Considérant que ces nouvelles dispositions doivent assurer à ces personnels roulants des règles de rémunération de leur temps de service au moins aussi avantageuses que celles résultant de l'application de celles du droit commun, tout en tenant compte des spécificités qui leur sont reconnues en matière de qualification et de calcul de leur temps de service ;

Les heures d'équivalence dans le transport routier de marchandises, sont donc rémunérées comme des heures supplémentaires, tout en ne répondant pas à la qualification de l'article L. 212-5 du code du travail.

En l'état actuel de la loi, n'étant pas considérées comme des heures supplémentaires, demeureraient totalement fiscalisées et chargées, ce qui serait contraire à l'esprit même du projet de loi.

Les entreprises et les personnels roulants subiraient donc une grave inégalité par rapport aux autres secteurs économiques. Une inégalité supplémentaire serait en outre créée entre les sédentaires et les roulants, et entre les roulants selon qu'ils sont considérés comme conducteurs de messagerie, conducteurs « courte distance », et conducteur « grand routier ». Dans ce dernier, la situation serait d'autant plus dommageable qu'il constitue, dans le secteur des transports routiers, la population professionnelle la plus exposée à la concurrence internationale.

L'objet de cet amendement est d'établir cette égalité, conforme à l'objectif de la loi.