



TEXTES ADOPTÉS

P9_TA(2023)0453

Exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs

Amendements du Parlement européen, adoptés le 12 décembre 2023, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs (COM(2023)0256 - C9-0178/2023 - 2023/0155(COD))¹

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

¹ La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A9-0370/2023).

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Les particularités du secteur du transport occasionnel de voyageurs par route ne sont toutefois pas partagées par le secteur du transport de marchandises par route ou le secteur du transport régulier de voyageurs par route. Le transport occasionnel de voyageurs par route se caractérise par une forte saisonnalité et des durées de conduite différentes en fonction des activités touristiques entreprises par les voyageurs. Le secteur doit répondre, **dans la mesure du possible, aux** demandes imprévues et impromptues des voyageurs (arrêts supplémentaires, changements d'itinéraires ou changements d'horaires). Le transport occasionnel de voyageurs par route exige généralement moins de temps de conduite que le transport de marchandises ou les services réguliers de transport par autobus. En outre, les conducteurs dorment généralement à l'hôtel et conduisent rarement la nuit. Dans le même temps, les conducteurs peuvent être amenés, pendant leur temps de travail, à effectuer des activités supplémentaires, qui résultent souvent d'interactions avec les voyageurs.

Amendement

(3) Les particularités du secteur du transport occasionnel de voyageurs par route ne sont toutefois pas partagées par le secteur du transport de marchandises par route ou le secteur du transport régulier de voyageurs par route. Le transport occasionnel de voyageurs par route se caractérise par une forte saisonnalité et des durées de conduite différentes **ainsi que des distances de conduite différentes** en fonction des activités touristiques entreprises par les voyageurs. Le secteur doit répondre **aux besoins des voyageurs, tels que les** demandes imprévues et impromptues des voyageurs (arrêts supplémentaires, changements d'itinéraires ou changements d'horaires). Le transport occasionnel de voyageurs par route exige généralement moins de temps de conduite que le transport de marchandises ou les services réguliers de transport par autobus. En outre, les conducteurs dorment généralement à l'hôtel et conduisent rarement la nuit. Dans le même temps, les conducteurs peuvent être amenés, pendant leur temps de travail, à effectuer des activités supplémentaires, qui résultent souvent d'interactions avec les voyageurs.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Une plus grande flexibilité des règles relatives à la programmation des pauses et des temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne doit en aucun cas compromettre la sécurité des conducteurs et la sécurité routière, accroître le niveau de fatigue des conducteurs ou entraîner une détérioration des conditions de travail. Par conséquent, cette souplesse ne devrait pas modifier les règles actuelles relatives aux durées minimales totales des pauses, aux durées maximales de conduite journalières et hebdomadaires **et** à la durée de conduite maximale fixée pour deux semaines.

Amendement

(6) Une plus grande flexibilité des règles relatives à la programmation des pauses et des temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne doit en aucun cas compromettre la sécurité des conducteurs et la sécurité routière, accroître le niveau de fatigue des conducteurs ou entraîner une détérioration des conditions de travail. Par conséquent, cette souplesse ne devrait pas modifier les règles actuelles relatives aux durées minimales totales des pauses, aux durées maximales de conduite journalières et hebdomadaires, à la durée de conduite maximale fixée pour deux semaines **et au temps de travail maximal**.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Une plus grande flexibilité dans la programmation des pauses des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne devrait ***pas empêcher ces conducteurs de prendre*** des pauses d'une durée minimale nécessaire pour leur permettre de se reposer convenablement. Par conséquent, il convient de fixer une durée minimale pour chaque pause. Dès lors, les conducteurs

Amendement

(8) Une plus grande flexibilité dans la programmation des pauses des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne devrait ***en aucun cas causer plus de fatigue ou de stress aux conducteurs et il convient de s'assurer qu'ils prennent*** des pauses d'une durée minimale nécessaire pour leur permettre de se reposer convenablement **et**

assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route devraient être autorisés à fractionner leur pause obligatoire en **trois** pauses **distinctes** d'au moins 15 minutes chacune, en plus de **l'autre possibilité de fractionner une pause**.

suffisamment. Par conséquent, il convient de fixer une durée minimale pour chaque pause. Dès lors, les conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route devraient être autorisés à fractionner leur pause obligatoire en **deux** pauses d'au moins 15 minutes chacune, **tout en respectant la durée minimale totale requise de 45 minutes de repos. Toutefois, une programmation des pauses plus souple ne devrait pas empêcher les conducteurs de prendre des pauses dépassant la durée minimale obligatoire ou de prendre des pauses supplémentaires**.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Afin de garantir que cette plus grande flexibilité dans la programmation des temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne fait pas l'objet d'un usage abusif, il est essentiel de délimiter clairement le champ d'application de cette flexibilité et de prévoir en outre des contrôles appropriés. Par conséquent, les conducteurs devraient pouvoir repousser le début de leurs temps de repos journaliers d'une durée maximale d'une **ou deux heures**, dans les cas où la période de conduite pour ce jour n'a pas dépassé **cinq ou** sept heures respectivement, et ne devraient

Amendement

(9) Afin de garantir que cette plus grande flexibilité dans la programmation des temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne fait pas l'objet d'un usage abusif, il est essentiel de délimiter clairement le champ d'application de cette flexibilité et de prévoir en outre des contrôles appropriés **par les autorités nationales compétentes et soutenus par l'Autorité européenne du travail (AET)**. Par conséquent, les conducteurs devraient pouvoir repousser le début de leurs temps de repos journaliers d'une durée maximale d'une **heure**, dans les cas où la période de conduite

repousser le début que lorsqu'ils effectuent des voyages de **huit** jours ou plus. **Cette flexibilité devrait en outre être limitée** à une **seule fois par dérogation** pendant la durée du voyage **Il devrait également être possible** de contre-vérifier de telles circonstances **à l'aide d'une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou du registre de service**, en plus des enregistrements du tachygraphe.

pour ce jour n'a pas dépassé sept heures respectivement, et ne devraient repousser le début que lorsqu'ils effectuent des voyages de **six** jours ou plus. **Pour les trajets d'au moins six jours, les conducteurs devraient être autorisés à repousser une fois leur repos journalier d'une heure. Cette flexibilité ne devrait pas compromettre la sécurité routière et être limitée** pendant la durée du voyage. **En vue d'une application effective et efficace et afin** de contre-vérifier de telles circonstances, **une feuille de route numérique devrait être enregistrée sous forme électronique avant le début du voyage**, en plus des enregistrements du tachygraphe **et d'une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou du registre de service.**

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Le fait de limiter la possibilité de report du repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum aux seuls services occasionnels internationaux de transport de voyageurs a une incidence négative du point de vue de la concurrence loyale et non faussée entre les transporteurs, en particulier les petites et moyennes entreprises. Les services occasionnels nationaux

Amendement

(10) Le fait de limiter la possibilité de report du repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum aux seuls services occasionnels internationaux de transport de voyageurs a une incidence négative du point de vue de **l'égalité de traitement et de** la concurrence loyale et non faussée entre les transporteurs, en particulier les petites et moyennes entreprises. Les

de transport de voyageurs pourraient tout aussi bien être assurés dans les mêmes conditions que les services occasionnels internationaux de transport de voyageurs eu égard à la distance parcourue, à la durée ou aux services rendus aux voyageurs. Par conséquent, les services occasionnels nationaux de transport de voyageurs devraient également bénéficier de cette possibilité.

services occasionnels nationaux de transport de voyageurs pourraient tout aussi bien être assurés dans les mêmes conditions que les services occasionnels internationaux de transport de voyageurs eu égard à la distance parcourue, à la durée ou aux services rendus aux voyageurs. Par conséquent, les services occasionnels nationaux de transport de voyageurs devraient également bénéficier de cette possibilité.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Afin d'assurer une application effective et efficace de la réglementation, il convient de mettre en place des mesures de contrôle et des exigences améliorées, tirant pleinement parti des outils numériques. Afin de permettre des contrôles portant sur la dérogation visant à reporter le temps de repos journalier et la possibilité de report du repos hebdomadaire de douze périodes consécutives de vingt-quatre heures au maximum, une feuille de route numérique devrait être enregistrée sous forme électronique avant le début du voyage, en plus des enregistrements du tachygraphe et de la sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou du registre de service. Les feuilles de route numériques devraient être

accessibles en temps réel lors des contrôles routiers et être utilisées exclusivement à des fins de contrôle de la conformité et d'application de la réglementation. À cette fin, la Commission devrait créer une interface multilingue fondée sur le système d'information du marché intérieur (IMI) permettant aux transporteurs de télécharger leurs feuilles de route numériques.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 ter) Afin d'assurer l'efficacité et la qualité des services occasionnels de transport de voyageurs ainsi que d'améliorer les conditions de travail et de conduite des conducteurs, la Commission devrait établir un rapport d'évaluation deux ans après l'adoption de ces nouvelles règles afin d'examiner leurs effets sur les conditions de travail et l'attractivité du secteur ainsi que d'évaluer l'application de ces règles. Le cas échéant, la Commission devrait envisager de proposer de nouvelles mesures en s'appuyant sur les conclusions du rapport.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)

(11 bis) L'application correcte des règles est une condition préalable au bon fonctionnement du marché unique et au respect des intérêts des conducteurs, des passagers et des entreprises. Les partenaires sociaux, à l'échelle européenne et des États membres, peuvent jouer un rôle essentiel dans l'application des réglementations existantes en matière de durée de conduite et de temps de travail des travailleurs du transport routier, y compris des conducteurs de services occasionnels de transport de voyageurs par route. L'Union et les États membres devraient promouvoir la coopération avec les partenaires sociaux et les autorités chargées du contrôle et entre eux, dans le but de contribuer à la bonne application des dispositions du présent règlement, y compris élaborer des lignes directrices et formuler des recommandations. La Commission et les États membres peuvent à cet égard fournir des informations pertinentes aux partenaires sociaux. Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, la Commission, après avoir reçu les contributions des parties prenantes intéressées, devrait élaborer des lignes directrices visant à promouvoir une approche commune de l'application du présent

règlement dans l'ensemble de l'Union, en vue d'établir une interprétation commune, par les autorités chargées de faire appliquer la législation, des dispositions du présent règlement;

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 11 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 ter) Afin de permettre la bonne application du présent règlement, la Commission devrait présenter une nouvelle proposition modifiant le règlement (UE) n° 165/2014 et d'autres actes législatifs pertinents de manière à faciliter la vérification de la conformité par les autorités de contrôle, afin que le tachygraphe intelligent enregistre également si le véhicule a servi au transport de marchandises ou de voyageurs, comme l'exige le règlement (CE) n° 561/2006, et, si le transport de passagers est régulier ou occasionnel.

Amendement 10

Proposition de règlement Article 1 - alinéa 1 - point 2 Règlement (CE) n° 561/2006 Article 7 - paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

«Pour un conducteur assurant un service occasionnel de transport de voyageurs, la pause visée au

Pour un conducteur assurant un service occasionnel de transport de voyageurs, la pause visée au

premier alinéa peut également être remplacée par **trois** pauses d'au moins quinze minutes chacune, réparties sur la période de conduite visée au premier alinéa, de manière à respecter le premier alinéa.».

premier alinéa peut également être remplacée par **deux** pauses d'au moins quinze minutes chacune, réparties sur la période de conduite visée au premier alinéa, de manière à respecter le premier alinéa;

Amendement 11

Proposition de règlement

Article 1 - alinéa 1 - point 3 - sous-point a

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 - paragraphe 2 bis - alinéa 1

Texte proposé par la Commission

2 bis. «**2 bis.** Pour autant que la sécurité routière ne **soit** pas **compromise**, un conducteur assurant un service occasionnel de transport de voyageurs d'une durée d'au moins **huit** jours peut déroger au paragraphe 2, premier alinéa, de la **manière suivante**:

Amendement

2 bis. Pour autant que la sécurité routière **et les conditions de travail du conducteur** ne **soient** pas **compromises**, un conducteur assurant un **seul** service occasionnel de transport de voyageurs, **faisant l'objet d'une seule feuille de route**, d'une durée d'au moins **six** jours peut déroger au paragraphe 2, premier alinéa, **en repoussant le temps de repos journalier d'une heure au maximum, à condition que la durée de conduite totale accumulée pour ce jour n'ait pas dépassé sept heures et que le temps de travail journalier maximal prévu par le droit national applicable soit respecté**;

Amendement 12

Proposition de règlement

Article 1 - alinéa 1 - point 3 - sous-point a

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 - paragraphe 2 bis - alinéa 1 - point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) en repoussant le temps de repos journalier d'une heure au maximum, à condition que la durée de conduite totale accumulée pour ce jour n'ait pas dépassé sept heures; **supprimé**

Amendement 13

Proposition de règlement

Article 1 - alinéa 1 - point 3 - sous-point a

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 - paragraphe 2 bis - alinéa 1 - point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) en repoussant le temps de repos journalier de deux heures au maximum, à condition que la durée de conduite totale accumulée pour ce jour n'ait pas dépassé cinq heures. **supprimé**

Amendement 14

Proposition de règlement

Article 1 - alinéa 1 - point 3 - sous-point a

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 - paragraphe 2 bis - alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Chacune des dérogations visées au premier alinéa, points a) et b), ne peut être utilisée qu'une seule fois au cours du voyage visé au premier alinéa.

Cette dérogation ne peut être utilisée qu'une seule fois au cours du voyage visé au premier alinéa.

Amendement 15

Proposition de règlement

Article 1 - alinéa 1 - point 3 - sous-point b

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 - paragraphe 6 bis - alinéa 1 - point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

**a) le service dure au moins
24 heures consécutives;».**

supprimé

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 1 - alinéa 1 - point 3 - sous-point b bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 2006/561

Article 8 - paragraphe 6 bis - alinéa 1 - point a ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**b bis) au
paragraphe 6 bis, premier
alinéa, le point suivant est
inséré:**

**a ter) une feuille de
route numérique comportant
les informations requises au
titre du
règlement (CE) n° 1073/2009
ait été enregistrée par voie
électronique avant le début du
voyage.**

Amendement 17

Proposition de règlement

Article 1 - alinéa 1 - point 3 - sous-point b ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 - paragraphe 6 bis - alinéa 1 - point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**b ter) au
paragraphe 6 bis, premier
alinéa, les points suivants sont
ajoutés:**

e) que des exigences

administratives et des mesures de contrôle spécifiques soient mises en place dans le secteur du transport routier, en tirant pleinement parti des outils numériques, afin d'assurer une application effective et efficace de la réglementation applicable au secteur;

f) que la Commission crée une interface multilingue, à laquelle les transporteurs auront accès et au moyen de laquelle ils communiqueront les feuilles de route numériques avant le début du voyage, afin de permettre des contrôles portant sur la dérogation visant à reporter le temps de repos journalier et la possibilité de report du repos hebdomadaire de douze périodes consécutives de vingt-quatre heures au maximum. À cette fin, la Commission peut également étudier la possibilité d'élaborer un ou plusieurs nouveaux modules du système d'information du marché intérieur;

g) que les registres des feuilles de route visées aux articles 12 et 17 du règlement (CE) n° 1073/2009 soient remplacés par des feuilles de route électroniques dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la dérogation modifiée, afin de faciliter le contrôle du respect des règles relatives à la dérogation de douze jours prévue par le présent règlement. La feuille de route électronique comporte tous les éléments énumérés dans le règlement (CE) n° 1073/2009;

h) que le transporteur veille à ce que le conducteur ait à sa disposition une feuille de route électronique et soit informé de l'obligation qui lui incombe de la tenir à jour et de la présenter sur demande lors des contrôles routiers, ainsi que de transmettre une copie de la feuille de route électronique via le système d'information du marché intérieur avant le début du voyage. La feuille de route est accessible en temps réel et est utilisée exclusivement à des fins de contrôle et d'application de la réglementation.

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 1 - alinéa 1 - point 3 - sous-point b quater (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 - paragraphe 6 bis - alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

b quater) Au paragraphe 6 bis, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

La Commission contrôle étroitement et régulièrement le recours à cette dérogation pour garantir le maintien de la sécurité routière dans des conditions très strictes, notamment en s'assurant que la durée de conduite totale cumulée pendant la période couverte par la dérogation n'est pas excessive ou ne contribue pas à aggraver la fatigue et le stress ressentis par le conducteur, compte étant également tenu des services de conduite

**professionnelle
supplémentaires assurés par
les conducteurs. Au plus tard
4 décembre 2012, la
Commission présente un
rapport évaluant les
conséquences de la dérogation
sur le plan tant de la sécurité
routière que des aspects
sociaux. Si elle le juge
nécessaire, la Commission
propose des modifications du
présent règlement à cet égard.**

Amendement 19

Proposition de règlement Article 2 - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission présente, au plus tard le ... [un an après l'entrée en vigueur du présent règlement], les propositions législatives qu'elle juge nécessaires pour modifier le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis} et d'autres actes législatifs pertinents compte tenu du présent règlement de manière à ce que les tachygraphes intelligents offrent, les options «service régulier de transport de voyageurs» et «service occasionnel de transport de voyageurs» pour les services d'autobus, le cas échéant aux fins de l'application du présent règlement.

^{1 bis} **Règlement (UE)
n° 165/2014 du Parlement**

**européen et du Conseil du
4 février 2014 relatif aux
tachygraphes dans les
transports routiers, abrogeant
le règlement (CEE) n° 3821/85
du Conseil concernant
l'appareil de contrôle dans le
domaine des transports par
route et modifiant le
règlement (CE) n° 561/2006
du Parlement européen et du
Conseil relatif à
l'harmonisation de certaines
dispositions de la législation
sociale dans le domaine des
transports par route (JO L 60
du 28.2.2014, p. 1).**