










Procédure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure de codécision) Règlement</p> <p>2017/0122(COD)</p> <p>Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes</p> <p>Modification Règlement (EC) No 561/2006 2001/0241(COD) Modification Règlement (EU) 165/2014 2011/0196(COD)</p> <p>Sujet</p> <p>3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.20.10 Entreprises et personnel de transport 4.15.03 Aménagement du temps de travail, horaires</p>	Procédure terminée

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p> VIRKKUNEN Henna</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> TAX Vera</p> <p> NAGTEGAAL Caroline</p> <p> CUFFE Ciarán</p> <p> HAIDER Roman</p> <p> ZĪLE Roberts</p> <p> KONEČNÁ Kateřina</p>	18/07/2019
	<p>Commission au fond précédente</p> <p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p> VAN DE CAMP Wim</p>	30/06/2017
	<p>Commission pour avis précédente</p> <p>EMPL Emploi et affaires sociales (Commission associée)</p>	<p> BACH Georges</p>	03/10/2017

Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	3658	03/12/2018
	Transports, télécommunications et énergie	3623	07/06/2018
	Transports, télécommunications et énergie	3581	05/12/2017
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	BULC Violeta	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
31/05/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0277	Résumé
15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
05/12/2017	Débat au Conseil	3581	
14/12/2017	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
04/06/2018	Vote en commission, 1ère lecture		
04/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
07/06/2018	Débat au Conseil	3623	
07/06/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0205/2018	Résumé
11/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
14/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles rejetée par la plénière (Article 71); le dossier sera mis à l'ordre du jour de la période de session suivante		
03/07/2018	Débat en plénière		
04/07/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture		
04/07/2018	Dossier renvoyé a la commission compétente		
27/03/2019	Débat en plénière		
04/04/2019	Résultat du vote au parlement		
04/04/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0340/2019	Résumé
24/09/2019	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		

09/10/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
20/01/2020	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE646.933 PE646.925	
08/04/2020	Publication de la position du Conseil	05114/2020	Résumé
17/04/2020	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
08/06/2020	Vote en commission, 2ème lecture		
10/06/2020	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A9-0115/2020	Résumé
09/07/2020	Décision du Parlement, 2ème lecture	T9-0185/2020	Résumé
15/07/2020	Signature de l'acte final		
15/07/2020	Fin de la procédure au Parlement		
31/07/2020	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2017/0122(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement (EC) No 561/2006 2001/0241(COD) Modification Règlement (EU) 165/2014 2011/0196(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/01263

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2017)0277	31/05/2017	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0184	31/05/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0185	31/05/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0186	31/05/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0187	31/05/2017	EC	
Projet de rapport de la commission		PE615.412	19/12/2017	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES2852/2017	18/01/2018	ESC	
Amendements déposés en commission		PE618.187	27/02/2018	EP	

Amendements déposés en commission		PE618.309	27/02/2018	EP	
Avis de la commission	EMPL	PE613.532	26/04/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0205/2018	07/06/2018	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0340/2019	04/04/2019	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2019)443	12/06/2019	EC	
Déclaration du Conseil sur sa position		01986/2020	07/04/2020	CSL	
Position du Conseil		05114/2020	08/04/2020	CSL	
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2020)0151	15/04/2020	EC	
Projet de rapport de la commission		PE650.439	17/04/2020	EP	
Amendements déposés en commission		PE652.268	13/05/2020	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A9-0115/2020	10/06/2020	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T9-0185/2020	09/07/2020	EP	Résumé
Projet d'acte final		00025/2020/LEX	09/07/2020	CSL	

Informations complémentaires

Document de recherche

[Briefing](#)

Acte final

[Règlement 2020/1054](#)
[JO L 249 31.07.2020, p. 0001](#)

Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes

OBJECTIF: adapter et clarifier les règles sociales de l'Union dans le domaine du transport routier afin d'améliorer les conditions de travail et les conditions économiques dans le secteur.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: le droit de l'UE régit les durées de conduite et les temps de repos des conducteurs. Le [règlement \(CE\) n° 561/2006](#) relatif à la durée de conduite et le [règlement \(UE\) n° 165/2014](#) relatif aux tachygraphes contribuent à améliorer les conditions de travail des conducteurs, à assurer une concurrence loyale entre les transporteurs et à renforcer la sécurité routière en Europe.

À la suite de l'évaluation de la mise en œuvre de l'ensemble des règles sociales de l'Union existant dans le domaine du transport routier, certaines insuffisances du cadre juridique existant ont été recensées.

L'existence de règles peu claires et inadaptées en ce qui concerne le repos hebdomadaire, les installations de repos, les pauses dans le cadre de la conduite en équipage et l'absence de règles relatives au retour des conducteurs à leur lieu de résidence ont conduit à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes dans les États membres.

L'objectif de la présente proposition est de remédier aux lacunes recensées et de contribuer à améliorer les conditions de travail et les conditions économiques dans le secteur des transports pour faire en sorte que le secteur du transport routier soit sûr, efficace et socialement responsable.

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée combine deux options stratégiques: la première option est axée sur le renforcement du contrôle tandis que la deuxième fixe des critères spécifiques pour le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier et prévoit certaines

mesures de contrôle.

Les incidences de ces options seraient une amélioration des conditions de travail et de repos des conducteurs (diminution de l'indice de fatigue de 28%, et du temps passé loin de leur lieu de résidence, de 43% pour les conducteurs de IUE-13 et de 16% pour les conducteurs de IUE-15).

CONTENU: la proposition apporte un nombre limité de modifications au règlement (CE) n° 561/2006 relatif à la durée de conduite et au règlement (UE) n° 165/2014 relatif aux tachygraphes.

Durée de conduite: les principales modifications proposées sont les suivantes:

- les personnes privées utilisant des véhicules pour transporter des biens privés pour leur propre compte ne seraient pas tenues d'enregistrer leurs durées de conduite et leurs temps de repos et ne seraient donc pas tenues d'utiliser un tachygraphe;
- une définition uniforme de la notion de transport de marchandises «à des fins non commerciales» serait introduite;
- les conducteurs seraient tenus d'enregistrer leurs tâches autres que la conduite et les temps de disponibilité; cela permettrait de disposer d'un enregistrement complet de toutes les activités des conducteurs pour contrôler efficacement le rythme de travail des conducteurs;
- les conducteurs pourraient aménager leurs temps de repos hebdomadaire de manière plus souple sur une période de quatre semaines consécutives. Le repos compensant la réduction d'un temps de repos hebdomadaire devrait être pris en même temps qu'un repos hebdomadaire normal dans les trois semaines. Toute compensation d'une réduction du repos hebdomadaire devrait être jointe à un repos hebdomadaire normal d'au moins 45 heures;
- les conducteurs ne seraient pas autorisés à prendre un repos hebdomadaire de 45 heures ou plus dans un véhicule. Les employeurs devraient mettre un lieu d'hébergement décent à la disposition des conducteurs si ces derniers ne sont pas en mesure de prendre un repos hebdomadaire dans un lieu privé de leur choix;
- les entreprises de transport seraient tenues d'organiser le travail de façon à ce que les conducteurs puissent retourner à leur lieu de résidence pour leur repos hebdomadaire au moins une fois sur une période de trois semaines consécutives;
- les conducteurs pourraient reporter le début de leur temps de repos hebdomadaire pour atteindre leur lieu de résidence, à condition qu'ils respectent les limites relatives aux durées de conduite journalière et hebdomadaire et la durée minimale obligatoire du temps de repos hebdomadaire;
- les dérogations temporaires aux règles générales accordées par les États membres dans des cas d'urgence devraient être justifiées;
- les États membres devraient informer la Commission de leurs règles nationales en matière de durées de conduite, de pauses et de temps de repos applicables aux conducteurs d'autobus exemptés de l'application du règlement;
- les sanctions nationales infligées pour des infractions au règlement devraient être proportionnées à la gravité de l'infraction selon la classification de la législation pertinente de l'Union.

Tachygraphe: les modifications proposées visent à améliorer les caractéristiques des tachygraphes «intelligents» afin de permettre de localiser plus précisément les véhicules utilisés pour des opérations de transport transfrontières.

La proposition introduit l'obligation pour les conducteurs d'enregistrer à l'aide d'un tachygraphe la position de leur véhicule après le franchissement d'une frontière, au point d'arrêt approprié le plus proche.

Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Wim van de CAMP (PPE, NL) sur 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 maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes.

La commission de l'emploi et des affaires sociales, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de [l'article 54 du Règlement du Parlement européen](#), a également exprimé son avis sur ce rapport

La proposition a été examinée dans un train de mesures législatives («L'Europe en mouvement») pour une mobilité propre, compétitive et connectée, dont l'objectif est de garantir une concurrence équitable, simplifier les règles existantes, préserver le marché intérieur et veiller au respect des droits des travailleurs du secteur du transport routier.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Champ d'application: en vue de garantir des conditions de concurrence équitables à l'échelle européenne dans le transport routier, le règlement devrait s'appliquer à tous les véhicules de plus de 2,4 tonnes utilisés pour le transport international. Il est proposé de définir le «lieu de résidence» comme le lieu de résidence officiel du conducteur dans un État membre.

Repos hebdomadaire des conducteurs: au cours de quatre semaines consécutives, un conducteur pourrait prendre au moins a) quatre temps de repos hebdomadaires normaux, b) deux temps de repos hebdomadaire normaux d'au moins 45 heures et deux temps de repos hebdomadaire réduits d'au moins 24 heures ou c) au moins trois temps de repos hebdomadaire normaux d'au moins 45 heures et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures.

Les entreprises de transport devraient organiser le travail de telle sorte que les conducteurs puissent passer dans leur lieu de résidence ou un autre lieu de leur choix au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de 45 heures pris en compensation de la réduction d'un repos hebdomadaire avant la fin de chaque période de quatre semaines consécutives.

Le conducteur devrait signaler par écrit à l'entreprise de transport, au moins deux semaines avant le temps de repos prévu, si celui-ci se déroulera ailleurs qu'à son lieu de résidence. Lorsqu'un conducteur choisit de prendre son repos à son lieu de résidence, l'entreprise de transport devrait lui fournir les moyens nécessaires pour le rejoindre.

Lorsque le travail d'un conducteur comprend de façon prévisible des activités exercées pour le compte de l'employeur autres que ses tâches de conduite professionnelle (ex: chargement et déchargement, recherche d'un emplacement de stationnement, entretien du véhicule, préparation du trajet, etc.), le temps nécessaire pour exécuter ces tâches serait pris en compte pour déterminer à la fois son temps de travail et la possibilité d'un repos et d'une rémunération suffisants.

Les conducteurs d'autocars devraient pouvoir prendre leurs pauses de manière plus flexible, sans prolonger leur durée de conduite ou réduire la durée de leurs pauses et temps de repos.

Zones de stationnement réservées: alors que la Commission propose d'interdire les repos hebdomadaires de plus de 45 heures dans le véhicule, les députés souhaitent interdire également le temps de repos hebdomadaire réduit. Ces temps de repos devraient être pris dans un lieu d'hébergement adapté comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats.

Les députés proposent toutefois d'introduire une dérogation à la règle générale interdisant le repos hebdomadaire dans la cabine, en le rendant possible à condition qu'il soit pris dans des zones de stationnement réservées certifiées. Ces zones devraient offrir tous les équipements (sanitaires, culinaires, de sécurité et autres) nécessaires pour un repos dans de bonnes conditions.

Les États membres devraient veiller à ce que des contrôles aléatoires soient effectués régulièrement pour vérifier la conformité des caractéristiques des zones de stationnement avec les critères applicables aux zones de stationnement réservées. Les conducteurs devraient recevoir des informations sur les aires de repos et de stationnement sécurisées pour permettre une meilleure planification des itinéraires.

Les États membres devraient être encouragés à soutenir la création d'aires de stationnement suffisamment sûres et adaptées ainsi qu'à consacrer les investissements nécessaires.

Durées réelles de conduite: les députés proposent que le conducteur puisse déroger exceptionnellement aux règles pour pouvoir atteindre, dans un délai de deux heures, le centre d'opérations de son employeur auquel il est rattaché, après un repos de 30 minutes, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Cette période de deux heures au maximum serait compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Tachygraphe: afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, les députés proposent de rendre obligatoires, pour le transport international, les systèmes tachygraphiques actuels et intelligents.

Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes

Le Parlement européen a adopté par 394 voix pour, 236 contre et 5 abstentions, une résolution législative sur 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 maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes.

La proposition a été examinée dans un train de mesures législatives («L'Europe en mouvement» pour une mobilité propre, compétitive et connectée), dont l'objectif est de garantir une concurrence équitable, simplifier les règles existantes, préserver le marché intérieur et veiller au respect des droits des travailleurs du secteur du transport routier.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Champ d'application

En vue de garantir des conditions de concurrence équitables à l'échelle européenne dans le transport routier, le règlement devrait s'appliquer à tous les véhicules de plus de 2,4 tonnes utilisés pour le transport international. Il est proposé de définir le «lieu de résidence» comme le lieu de résidence officiel du conducteur dans un État membre.

Repos hebdomadaire des conducteurs

Les entreprises de transport devraient organiser le travail de telle sorte que les conducteurs puissent passer dans leur lieu de résidence ou un autre lieu de leur choix au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de 45 heures pris en compensation de la réduction d'un repos hebdomadaire avant la fin de chaque période de quatre semaines consécutives.

Le conducteur devrait signaler par écrit à l'entreprise de transport, au moins deux semaines avant le temps de repos prévu, si celui-ci se déroulera ailleurs qu'à son lieu de résidence. Lorsqu'un conducteur choisit de prendre son repos à son lieu de résidence, l'entreprise de transport devrait lui fournir les moyens nécessaires pour le rejoindre.

Afin de garantir des conditions de travail satisfaisantes aux conducteurs, le repos hebdomadaire normal devrait être passé en dehors de la cabine du véhicule. Il devrait être pris dans un lieu d'hébergement de qualité adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, en dehors de la cabine, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats pour le conducteur.

Lorsque le travail d'un conducteur comprend de façon prévisible des activités exercées pour le compte de l'employeur autres que ses tâches de conduite professionnelle (ex: chargement et déchargement, recherche

dun emplacement de stationnement, entretien du véhicule, préparation du trajet, etc.), le temps nécessaire pour exécuter ces tâches serait pris en compte pour déterminer à la fois son temps de travail et la possibilité d'un repos et d'une rémunération suffisants.

Les conducteurs d'autocars devraient pouvoir prendre leurs pauses de manière plus flexible, sans prolonger leur durée de conduite ou réduire la durée de leurs pauses et temps de repos.

Zones de stationnement réservées

Les États membres devraient :

- garantir la disponibilité d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres et adaptées aux besoins des conducteurs. Les zones de stationnement réservées devraient offrir tous les équipements (sanitaires, culinaires, de sécurité et autres) nécessaires pour un repos dans de bonnes conditions ;
- veiller à ce que des contrôles aléatoires soient effectués régulièrement pour vérifier la conformité des caractéristiques des zones de stationnement avec les critères applicables aux zones de stationnement réservées. Les conducteurs devraient recevoir des informations sur les aires de repos et de stationnement sécurisées pour permettre une meilleure planification des itinéraires ;
- communiquer à la Commission, au plus tard, six mois après l'entrée en vigueur du règlement, les lieux où sont situées les zones de stationnement réservées disponibles sur leurs territoires et notifier par la suite tout changement relatif à ces informations. La Commission dresserait la liste de toutes les zones de stationnement réservées accessibles au public sur un site internet officiel unique régulièrement mis à jour.

Durées réelles de conduite

Il serait interdit aux entreprises de transport d'accorder un supplément de rémunération aux conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la rapidité de la livraison si une telle rémunération encourage les infractions au règlement.

Les députés ont proposé que le conducteur puisse déroger exceptionnellement aux règles pour pouvoir atteindre, dans un délai de deux heures, le centre d'opérations de son employeur auquel il est rattaché, après un repos de 30 minutes, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Cette période de deux heures au maximum serait compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Tachygraphe

Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, les députés ont proposé de rendre obligatoires, pour le transport international, les systèmes tachygraphiques actuels et intelligents.

Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes.

Cette proposition a été présentée dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité. Son objectif consiste à harmoniser les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos dans le secteur du transport par route ainsi que la mise en œuvre de ces dispositions par l'utilisation de tachygraphes en vue d'empêcher les distorsions de concurrence, d'améliorer la sécurité routière et d'assurer aux conducteurs de bonnes conditions de travail dans l'Union européenne.

La position du Conseil en première lecture reflète le compromis intervenu dans les négociations entre le Conseil et le Parlement européen. Elle comporte les principaux éléments suivants:

Application aux véhicules utilitaires légers

La position du Conseil inclut les véhicules utilitaires légers dans le champ d'application du règlement, y compris les véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes et qui sont utilisés dans le transport international pour le compte d'autrui. Ces véhicules relèveront également du champ d'application du règlement (UE) n° 165/2014 et devront donc être équipés de tachygraphes intelligents.

La Commission mettra à profit une période transitoire (allant jusqu'au 1^{er} juillet 2026) pour adopter des actes d'exécution établissant les dispositions détaillées concernant les données, les fonctions et l'installation des tachygraphes pour les véhicules utilitaires légers dans un délai de 18 mois après l'entrée en vigueur du règlement modificatif, afin que la production des appareils nécessaires et leur installation dans les véhicules puissent être organisées pendant le reste de la période.

Organisation du temps de repos hebdomadaire

La position du Conseil maintient la règle selon laquelle un conducteur doit, au cours de deux semaines consécutives, prendre au moins deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures.

Toutefois, une certaine souplesse a été introduite en ce qui concerne les conducteurs effectuant un transport international de longue distance

de marchandises. Ces conducteurs pourraient, en dehors de l'État membre d'établissement, prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à condition de prendre, au cours de quatre semaines consécutives, au moins deux temps de repos hebdomadaires normaux. Dans ce cas, après que deux temps de repos hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive, le temps de repos hebdomadaire suivant serait précédé d'un temps de repos en compensation des deux temps de repos réduits.

Aux fins de l'exécution du contrôle des temps de repos sur la route au cours d'une période de quatre semaines, la durée de conservation des éléments justificatifs à bord du véhicule a été fixée à 56 jours.

Interdiction du repos pris dans la cabine

La position du Conseil confirme que le temps de repos hebdomadaire normal (au moins 45 heures) doit être passé en dehors du véhicule. Ce repos devrait être pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats. L'employeur devrait prendre en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule.

Retour régulier du conducteur

La position du Conseil stipule que l'entreprise de transport doit organiser le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner régulièrement à leur lieu de résidence afin d'y prendre un long temps de repos. Elle renforce cette exigence en termes de documentation et de contrôle et apporte davantage de précisions concernant le lieu auquel retourne le conducteur.

Les chauffeurs auraient le droit de rentrer chez eux toutes les trois ou quatre semaines, en fonction de leurs horaires de travail. Le texte du Conseil prévoit que les conducteurs retournent au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur temps de repos hebdomadaire, situé dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou retournent à leur lieu de résidence, étant entendu qu'ils sont libres de choisir où passer leur temps de repos, et que l'employeur a la responsabilité de garantir que ce retour peut être effectué régulièrement.

Aires de stationnement sûres

Bien que le temps de repos hebdomadaire normal ne puisse être pris sur une aire de stationnement, l'UE encouragera la construction et l'utilisation d'aires de stationnement sûres et sécurisées. La Commission élaborerait, par voie d'actes délégués, des normes et une procédure de certification pour ces aires de stationnement. Elle devrait également créer un site web pour faciliter la recherche de ces aires.

Durée de conduite dans des circonstances exceptionnelles

Dans des conditions strictes et moyennant des mesures de précaution, les conducteurs pourraient dépasser la durée de conduite journalière et hebdomadaire d'une heure au maximum, ou de deux heures au maximum, à condition d'avoir observé une pause ininterrompue de 30 minutes immédiatement avant la conduite supplémentaire afin d'atteindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence. Cette dérogation pourrait être utilisée uniquement avant le début de temps de repos plus longs et une compensation intégrale serait requise.

Dans des cas d'urgence, où les États membres pourraient accorder une dérogation temporaire aux dispositions régissant les durées de conduite et les temps de repos, la Commission devrait publier immédiatement ces informations sur un site internet public.

Introduction de tachygraphes intelligents dans les parcs de véhicules

En ce qui concerne les données enregistrées par le tachygraphe intelligent, la position du Conseil prévoit que les tachygraphes doivent pouvoir enregistrer la position du véhicule chaque fois qu'il franchit la frontière d'un État membre et chaque fois que le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement, et mentionner également si le véhicule a servi au transport de marchandises ou de voyageurs.

La seconde version de tachygraphes serait introduite en trois étapes différentes pour les véhicules effectuant des transports internationaux. Les nouveaux camions devraient être équipés de ce dispositif en 2023; les véhicules équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique devraient être mis en conformité d'ici la fin de 2024; et ceux équipés de la première version de tachygraphes intelligents, en 2025.

Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Henna VIRKUNNEN (PPE, FI) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes.

La commission compétente a recommandé que le Parlement européen approuve la position du Conseil en première lecture sans amendement.

La position en première lecture du Conseil est conforme à l'accord provisoire conclu lors des négociations interinstitutionnelles. L'accord global dégagé par le Parlement européen, le Conseil et la Commission vise à améliorer les règles sociales et du marché intérieur en vigueur dans le domaine du transport routier. Il a notamment été convenu ce qui suit:

Organisation du temps de repos hebdomadaires

L'accord permet une plus grande souplesse dans le domaine du transport de marchandises sur de longues distances, tout en veillant à ce que les conducteurs rentrent régulièrement à leur lieu de résidence afin d'y prendre un long temps de repos. La possibilité de déroger à la règle en vigueur autorisant la prise d'un temps de repos hebdomadaire réduit toutes les deux semaines n'est prévue qu'à titre exceptionnel. Elle se limite aux conducteurs exerçant des activités de transport international de marchandises, et sous certaines conditions.

Retour régulier du conducteur

Les entreprises devraient organiser le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de leur employeur auquel ils sont normalement rattachés ou à leur lieu de résidence au cours de chaque période de quatre semaines consécutives. La période est ramenée à trois semaines lorsqu'un conducteur a pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs.

Durée de conduite dans des circonstances exceptionnelles

Dans des circonstances exceptionnelles, les conducteurs pourraient dépasser la durée de conduite journalière et hebdomadaire d'une heure au maximum, ou de deux heures au maximum, à condition d'avoir observé une pause ininterrompue de 30 minutes immédiatement avant la conduite supplémentaire afin d'atteindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence.

Interdiction du repos pris dans la cabine

L'accord confirme l'interdiction de repos hebdomadaire normal à l'intérieur du véhicule. En vue de garantir des conditions de repos appropriées pour les conducteurs, la Commission serait chargée d'élaborer des dispositions précises concernant la sûreté et la sécurité des aires de stationnement.

Application aux véhicules utilitaires légers

L'accord inclut les opérateurs de véhicules utilitaires légers de plus de 2 tonnes dans le champ d'application du règlement. Cette exigence ne concerne que les véhicules à usage professionnel et effectuant des opérations de transport international, elle s'appliquerait aux opérations pour lesquelles des conditions équitables s'imposent.

Tachygraphes « intelligents »

L'accord introduit une nouvelle génération de tachygraphes « intelligents » pour une localisation plus précise des véhicules utilisés pour des opérations de transport transfrontières, afin de garantir une vérification appropriée du respect des règles sociales et du marché intérieur. Un calendrier est fixé pour les nouveaux véhicules et dans le parc existant dans le cadre de l'introduction de cette nouvelle technologie.

Exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire; localisation au moyen de tachygraphes

Le Parlement européen a approuvé, suivant la procédure législative ordinaire, la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes.

L'objectif du règlement proposé consiste à harmoniser les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos dans le secteur du transport par route ainsi que la mise en œuvre de ces dispositions par l'utilisation de tachygraphes en vue d'empêcher les distorsions de concurrence, d'améliorer la sécurité routière et d'assurer aux conducteurs de bonnes conditions de travail dans l'Union européenne.

Le projet de acte législatif :

- inclut les véhicules utilitaires légers dans le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006, y compris les véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes et qui sont utilisés dans le transport international pour le compte d'autrui;
- permet une plus grande souplesse dans le domaine du transport de marchandises sur de longues distances, tout en veillant à ce que les conducteurs rentrent régulièrement à leur lieu de résidence afin d'y prendre un long temps de repos : les entreprises devraient organiser leur calendrier de manière à ce que les conducteurs du secteur du transport international de marchandises puissent rentrer chez eux à intervalles réguliers (toutes les trois ou quatre semaines, en fonction des horaires de travail);
- confirme que le temps de repos hebdomadaire normal (au moins 45 heures) doit être passé en dehors du véhicule. Ce repos devrait être pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats. L'employeur devrait alors payer tous les frais d'hébergement;
- sefforce de garantir des conditions de repos appropriées pour les conducteurs, en chargeant la Commission d'élaborer des dispositions précises concernant la sûreté et la sécurité des aires de stationnement, c'est-à-dire le niveau de service et la procédure de certification de ces aires de stationnement;
- introduit une nouvelle génération de tachygraphes « intelligents » pour une localisation plus précise des véhicules utilisés pour des opérations de transport transfrontières, afin de garantir une vérification appropriée du respect des règles. Un calendrier en trois étapes est fixé pour les nouveaux véhicules et dans le parc existant.