

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

2023/0155(COD) - 12/12/2023 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 477 voix pour, 101 contre et 41 abstentions, des **amendements** 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.

La question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles

Pauses et temps de repos

Les députés estiment que les conducteurs effectuant des services occasionnels de transport routier de voyageurs devraient être autorisés à **fractionner leur pause obligatoire en deux pauses d'au moins 15 minutes chacune** (au lieu de trois poses dans la proposition de la Commission) tout en respectant la durée minimale totale requise de **45 minutes de repos**. Une plus grande flexibilité dans la programmation de ces pauses ne devrait toutefois pas empêcher les conducteurs de prendre des pauses plus longues que la durée minimale requise ou de prendre des pauses supplémentaires.

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 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.

Feuille de route numérique

Afin de garantir une application efficace et efficiente, il convient d'améliorer les mesures de contrôle et les exigences **en 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 12 périodes consécutives de 24 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 députés précisent que les feuilles de route numériques doivent être **accessibles en temps réel lors des contrôles routiers** et être utilisées uniquement pour les contrôles de conformité et d'application. À cette fin, la Commission devrait développer une interface multilingue sur la base du système d'information du marché intérieur (IMI) pour permettre aux opérateurs de télécharger leurs feuilles de route numériques.

Le transporteur devrait veiller 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.

Rapport et modifications futures

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.

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 règlement.

Enfin, la Commission devrait présenter, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du règlement, les propositions législatives qu'elle juge nécessaires pour modifier le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil et d'autres actes législatifs pertinents 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.