









Informations de base	
<p><b>2023/0155(COD)</b></p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p>	Procédure terminée
<p>Exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs</p> <p>Modification Règlement 2006/561 <a href="#">2001/0241(COD)</a></p> <p><b>Subject</b></p> <p>3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.10 Entreprises et personnel de transport 4.15.03 Aménagement du temps de travail, horaires</p>	

Acteurs principaux				
Parlement européen	<b>Commission au fond</b>		<b>Rapporteur(e)</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		VIRKKUNEN Henna (EPP)	27/06/2023
			Rapporteur(e) fictif/fictive	
			GARCÍA MUÑOZ Isabel (S&D) NAGTEGAAL Caroline (Renew) CUFFE Ciarán (Greens /EFA) ZÍLE Roberts (ECR) KONEČNÁ Kateřina (The Left)	
	<b>Commission pour avis</b>		<b>Rapporteur(e) pour avis</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales (Commission associée)		VIND Marianne (S&D)	01/09/2023
Conseil de l'Union européenne				
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>		<b>Commissaire</b>	
	Mobilité et transports		VÁLEAN Adina	

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
24/05/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0256 	Résumé
01/06/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
14/09/2023	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
16/11/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
21/11/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0370/2023	Résumé
11/12/2023	Débat en plénière		
12/12/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0453/2023	Résumé
12/12/2023	Résultat du vote au parlement		
12/12/2023	Dossier renvoyé à la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
14/02/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	GEDA/A/(2024)000903 PE759.023	
13/03/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0150/2024	Résumé
13/03/2024	Résultat du vote au parlement		
12/04/2024	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
24/04/2024	Signature de l'acte final		
02/05/2024	Publication de l'acte final au Journal officiel		

## Informations techniques

Référence de la procédure	2023/0155(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement 2006/561 <a href="#">2001/0241(COD)</a>
Base juridique	Règlement du Parlement EP 57_o Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/12085

<b>Parlement Européen</b>				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE752.842</a>	12/09/2023	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE753.558</a>	26/09/2023	
Avis de la commission	<a href="#">EMPL</a>	<a href="#">PE752.815</a>	07/11/2023	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0370/2023</a>	21/11/2023	<a href="#">Résumé</a>
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		<a href="#">T9-0453/2023</a>	12/12/2023	<a href="#">Résumé</a>
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		<a href="#">PE759.023</a>	09/02/2024	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0150/2024</a>	13/03/2024	<a href="#">Résumé</a>
<b>Conseil de l'Union</b>				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		<a href="#">GEDA/A/(2024)000903</a>	09/02/2024	
Projet d'acte final		<a href="#">00030/2024/LEX</a>	24/04/2024	
<b>Commission Européenne</b>				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		<a href="#">COM(2023)0256</a> 	24/05/2023	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2023)0197</a> 	24/05/2023	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SWD(2023)0137</a> 	24/05/2023	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SWD(2023)0138</a> 	24/05/2023	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2024)350</a>	22/07/2024	
<b>Autres Institutions et organes</b>				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES2929/2023</a>	20/09/2023	

<b>Informations complémentaires</b>		
Source	Document	Date
Service de recherche du PE	<a href="#">Briefing</a>	08/12/2023
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>	

# 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) - 24/05/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : assurer une concurrence loyale et améliorer les conditions de travail et la sécurité routière par l'harmonisation des règles relatives aux pauses et aux temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route.

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 : la présente proposition concerne une **révision du règlement (CE) n° 561/2006** du Parlement européen et du Conseil. Ce règlement fixe les durées maximales de conduite journalières et hebdomadaires ainsi que les durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires pour les conducteurs du secteur du transport commercial. Le règlement (CE) n° 561/2006 s'applique aux transporteurs par route et à leurs conducteurs: i) qu'ils assurent le transport de voyageurs ou de marchandises; ou ii) que le transport de voyageurs soit régulier ou occasionnel.

Le secteur du transport occasionnel de voyageurs présente **des caractéristiques différentes** de celles du transport de marchandises et du transport régulier de voyageurs. Ces caractéristiques différentes font que le secteur du transport occasionnel de voyageurs a une incidence différente sur les conditions de travail des conducteurs et nécessite, par conséquent, une adaptation des règles relatives aux durées de conduite, aux pauses minimales et aux temps de repos qui leur sont applicables.

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 imprromptues 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 (fourniture de conseils, par exemple).

Il ressort de l'évaluation ex post du règlement (CE) n° 561/2006 que certaines des règles uniformes relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos **ne sont pas adaptées** aux spécificités des services occasionnels de transport de voyageurs par route.

CONTENU : la proposition de révision du règlement (CE) n° 561/2006 vise: i) à assurer une **répartition plus souple des pauses et des temps de repos**; et ii) à établir **l'égalité de traitement entre les services occasionnels nationaux et internationaux de transport de voyageurs**. Elle n'apporte aucune modification à la durée minimale des pauses ou des temps de repos ni aux durées maximales de conduite. Par conséquent, elle vise à garantir des services occasionnels de transport de voyageurs efficaces et de qualité et à améliorer les conditions de travail et de conduite des conducteurs, notamment afin de limiter autant que possible leur stress et leur fatigue.

Concrètement, la proposition :

- permet aux conducteurs de fractionner leurs pauses en périodes de 30 et 15 minutes ou en périodes de 15 minutes chacune;
- permet aux conducteurs assurant un seul service occasionnel de transport de voyageurs d'une durée de huit jours ou plus de repousser le début du temps de repos journalier d'une heure, lorsque la durée totale de conduite journalière pour ce jour ne dépasse pas sept heures, ou de repousser le début du temps de repos journalier de deux heures, lorsque la durée totale de conduite journalière pour ce jour ne dépasse pas cinq heures;
- aligne les règles applicables aux services occasionnels de transport de voyageurs qui ont lieu uniquement à l'intérieur d'un seul pays sur les règles applicables aux services internationaux, en autorisant le report du temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent (la «dérogation de douze jours»).

Les économies de coûts d'adaptation pour les exploitants d'autobus et d'autocars dans l'option retenue par l'analyse d'impact sont estimées entre 106,4 et 141,9 millions d'EUR (en valeur actuelle) sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence.

# 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.

# 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) - 13/03/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 482 voix pour, 120 contre et 20 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 minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit :

### **Objectif**

Le règlement proposé vise à assurer une concurrence loyale et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière par l'harmonisation des règles relatives aux pauses et aux temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route, et à veiller à ce que les États membres soient en mesure d'infliger des sanctions pour des infractions, constatées sur leur territoire, aux règles relatives aux tachygraphes, où que ces infractions aient été commises.

### **Flexibilité dans la programmation des pauses des conducteurs**

Selon le texte amendé, une plus grande flexibilité dans la programmation des pauses des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne doit en aucun cas engendrer plus de fatigue ou de stress pour les conducteurs. Il importe que les conducteurs prennent des pauses d'une durée minimale nécessaire pour leur permettre de se reposer convenablement et suffisamment.

Par conséquent, il convient de fixer une durée minimale pour chaque pause. Les conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route seront donc 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 pause. Une plus grande flexibilité dans la programmation des pauses ne devra toutefois pas empêcher les conducteurs de prendre des pauses dépassant la durée minimale obligatoire ou de prendre des pauses supplémentaires.

### **Pauses et temps de repos**

Pour autant que la sécurité routière et les conditions de travail du conducteur ne soient pas compromises, un conducteur assurant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins **six périodes consécutives de 24 heures** pourra prendre le temps de repos journalier **une fois dans un délai maximal de 25 heures** après la fin du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent, à condition que la durée de conduite totale accumulée pour ce jour n'ait pas dépassé sept heures. Dans le respect des mêmes conditions, cette dérogation pourra être utilisée deux fois pendant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins huit périodes consécutives de 24 heures.

### **Feuille de route**

Aux fins des contrôles routiers, jusqu'à ce qu'une feuille de route numérique soit disponible, les conducteurs devront conserver à bord du véhicule et tout au long du voyage, une feuille de route contenant des informations essentielles sur le voyage. Les conducteurs devront également conserver à bord des copies papier ou électroniques des feuilles de route couvrant les services occasionnels de transport de voyageurs par route effectués au cours des 28 jours précédents et, à compter du 31 décembre 2024, au cours des 56 jours précédents.

Pour les services nationaux, la feuille de route applicable aux services internationaux pourra être utilisée, en indiquant son utilisation pour un service national.

Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission devra évaluer les **options pour la numérisation de la feuille de route** pour les conducteurs qui assurent des services occasionnels de transport de voyageurs et, le cas échéant, présenter au Parlement européen et au Conseil une proposition législative concernant cette numérisation.

### **Rapport**

Au plus tard le 31 décembre 2028, la Commission devra établir un rapport évaluant les conséquences des dispositions du règlement relatives au secteur des services occasionnels de transport de voyageurs en ce qui concerne la sécurité routière et les aspects sociaux, en particulier les conditions de travail des conducteurs. La Commission transmettra ledit rapport au Parlement européen et au Conseil et si elle le juge approprié, présentera des propositions législatives pertinentes en la matière.

### **Sanctions**

Tout État membre devra permettre aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement ou au règlement (UE) n° 165/2014 constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si ladite infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

## **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) - 21/11/2023 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Henna VIRKKUNEN (PPE, FI) 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 minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs.

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 comme suit:

## **Pauses**

Une plus grande flexibilité dans la programmation des pauses des conducteurs effectuant des services occasionnels de transport routier de voyageurs ne doit en aucun cas accroître la fatigue ou le stress des conducteurs et il convient de veiller à ce qu'ils prennent des pauses d'une durée minimale nécessaire pour leur permettre de se reposer convenablement et suffisamment. C'est pourquoi le rapport fixe une durée minimale pour chaque pause. Les députés estiment par conséquent 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.

À condition que la sécurité routière et les conditions de travail du conducteur ne soient pas compromises, un conducteur effectuant un seul service occasionnel de transport de voyageurs accompagné d'une seule feuille de route, d'une durée d'au moins 6 jours, peut déroger à cette règle en repoussant le temps de repos journalier **d'une heure au maximum**, à condition que la durée totale de conduite accumulée pour cette journée n'ait pas dépassé 7 heures et que la durée maximale de travail journalier prévue par la législation applicable soit respectée.

## **Reporter les périodes de repos hebdomadaires**

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.

Le rapport précise que les feuilles de route numériques doivent être accessibles en temps réel lors des contrôles routiers et être utilisés 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.

# **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) - 02/05/2024 - Acte final

OBJECTIF : assurer une concurrence loyale et améliorer les conditions de travail et la sécurité routière par l'harmonisation des règles relatives aux pauses et aux temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2024/1258 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 et en ce qui concerne le pouvoir des États membres d'infliger des sanctions en cas d'infractions au règlement (UE) n° 165 /2014 commises dans un autre État membre ou dans un pays tiers.

CONTENU : le règlement consiste en des modifications ciblées du règlement de 2006 visant à introduire des **éléments de flexibilité** clairement définis, par dérogation et à la discrétion du conducteur, dans les règles relatives aux temps de pause et de repos pour les conducteurs professionnels effectuant du transport occasionnel de voyageurs. Le règlement vise à mieux adapter ce secteur à son rythme de travail spécifique et à assurer un meilleur service aux passagers.

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 ou la sécurité routière, accroître le niveau de fatigue des conducteurs ou entraîner une détérioration des conditions de travail. Par conséquent, cette souplesse ne modifie pas 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 à la durée maximale de travail conformément au droit applicable, y compris la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil

## **Flexibilité dans la programmation des pauses des conducteurs**

Les conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route :

- seront 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 pause;
- pourront repousser le début de leurs temps de repos journaliers **d'une durée maximale d'une heure**, pour autant que la durée de conduite totale accumulée pour cette journée n'ait pas dépassé sept heures et que cette option soit exercée une fois pour un voyage d'au moins six jours, ou deux fois pour un voyage d'au moins huit jours;
- pourront repousser le temps de repos hebdomadaire de **12 jours consécutifs** au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent.

Afin de garantir une définition uniforme des services occasionnels de transport de voyageurs, le règlement précise que la définition figurant dans le règlement (CE) no 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil couvre à la fois les **services nationaux** et les services internationaux.

### ***Cadre de contrôle renforcé***

Aux fins des contrôles routiers, jusqu'à ce qu'une **feuille de route numérique** soit disponible, les conducteurs devront :

- conserver à bord du véhicule et tout au long du voyage, une **feuille de route** contenant des informations essentielles sur le voyage;
- conserver à bord des **copies papier ou électroniques** des feuilles de route couvrant les services occasionnels de transport de voyageurs par route effectués au cours des 28 jours précédents et, à compter du 31 décembre 2024, au cours des 56 jours précédents.

Pour les services nationaux, la feuille de route applicable aux services internationaux pourra être utilisée, en indiquant son utilisation pour un service national.

Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission devra évaluer les options pour la numérisation de la feuille de route pour les conducteurs qui assurent des services occasionnels de transport de voyageurs et, le cas échéant, présenter au Parlement européen et au Conseil une proposition législative concernant cette numérisation.

Cette évaluation portera sur l'élaboration d'une feuille de route numérique contenant les informations requises, afin de permettre à ces informations d'être enregistrées électroniquement avant le début du voyage dans une interface multilingue à laquelle les opérateurs ont accès.

### ***Rapport***

Au plus tard le 31 décembre 2028, la Commission établira un rapport évaluant les conséquences des dispositions du présent règlement relatives au secteur des services occasionnels de transport de voyageurs en ce qui concerne la sécurité routière et les aspects sociaux, en particulier les conditions de travail des conducteurs.

### ***Infractions***

Le règlement révisé précise que les infractions aux règles relatives aux tachygraphes commises sur le territoire d'un autre État membre peuvent donner lieu à des poursuites dans l'État membre de constatation.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 22.5.2024.