



**A8-0205/2018**

7.6.2018

**\*\*\*I**

## **RAPPORT**

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  
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Wim van de Camp

Rapporteur pour avis (\*):  
Georges Bach, commission de l'emploi et des affaires sociales

(\* ) Commission associée – article 54 du règlement intérieur

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation
- \*\*\* Procédure d'approbation
- \*\*\*I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- \*\*\*II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- \*\*\*III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

### ***Amendements à un projet d'acte***

#### **Amendements du Parlement présentés en deux colonnes**

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

#### **Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé**

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

## SOMMAIRE

|   | <b>Page</b> |
|---|-------------|
| PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....                                    | 5           |
| EXPOSÉ DES MOTIFS.....  | 50          |
| ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR<br>CONTRIBUTION AU RAPPORTEUR ..... | 53          |
| AVIS DE LA COMMISSION DE L'EMPLOI ET DES AFFAIRES SOCIALES.....                               | 54          |
| PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND.....  | 75          |
| VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND..                               | 76          |



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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 (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2017)0277),
  - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0167/2017),
  - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
  - vu l'avis du Comité économique et social européen du 18 janvier 2018<sup>1</sup>,
  - après consultation du Comité des régions,
  - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'emploi et des affaires sociales (A8-0205/2018),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

### Amendement 1

#### Proposition de règlement Considérant 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(1) De bonnes conditions de travail

(1) De bonnes conditions de travail

---

<sup>1</sup> Non encore paru au Journal officiel.

pour les conducteurs et des conditions commerciales équitables pour les entreprises de transport routier sont d'une importance primordiale pour faire en sorte que le secteur du transport routier soit sûr, efficace *et* socialement responsable. Afin de faciliter ce processus, il est essentiel que les règles sociales de l'Union dans le domaine du transport routier soient claires, adaptées à leur objet, faciles à appliquer et à contrôler, et mises en œuvre de manière efficace et cohérente dans l'ensemble de l'Union.

pour les conducteurs et des conditions commerciales équitables pour les entreprises de transport routier sont d'une importance primordiale pour faire en sorte que le secteur du transport routier soit sûr, efficace, socialement responsable *et non discriminatoire et qu'il puisse attirer des travailleurs qualifiés*. Afin de faciliter ce processus, il est essentiel que les règles sociales de l'Union dans le domaine du transport routier soient claires, *proportionnées*, adaptées à leur objet, faciles à appliquer et à contrôler, et mises en œuvre de manière efficace et cohérente dans l'ensemble de l'Union.

## Amendement 2

### Proposition de règlement Considérant 2

#### *Texte proposé par la Commission*

(2) À la suite de l'évaluation du caractère effectif et efficace de la mise en œuvre de l'ensemble des règles sociales de l'Union existant dans le domaine du transport routier, et notamment du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>, certaines insuffisances du cadre juridique *existent* 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 conduisent à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes dans les États membres. Plusieurs États membres ont récemment adopté des mesures unilatérales qui accroissent encore l'insécurité juridique et l'inégalité de traitement des conducteurs et des transporteurs.

#### *Amendement*

(2) À la suite de l'évaluation du caractère effectif et efficace de la mise en œuvre de l'ensemble des règles sociales de l'Union existant dans le domaine du transport routier, et notamment du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>, certaines insuffisances *dans la mise en œuvre* du cadre juridique ont été recensées. L'existence de règles peu claires 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 *ou à un autre lieu de son choix* conduisent à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes dans les États membres. Plusieurs États membres ont récemment adopté des mesures unilatérales qui accroissent encore l'insécurité juridique et l'inégalité de traitement des conducteurs et des transporteurs.

*A contrario, les durées maximales de conduite par jour et par semaine telles que définies par le règlement (CE) n°561/2006 concourent efficacement à l'amélioration des conditions sociales des conducteurs routiers ainsi qu'à la sécurité routière en général et il convient donc de s'assurer de leur respect.*

---

<sup>9</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

---

<sup>9</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

### **Amendement 3**

#### **Proposition de règlement Considérant 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(2 bis) Dans l'intérêt de la sécurité routière et de l'application de la loi, il est souhaitable que tous les conducteurs soient pleinement conscients des règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos, ainsi que de la disponibilité d'installations de repos. Il convient donc que les États membres élaborent des orientations qui permettent de présenter le présent règlement de manière claire et simple, de disposer d'informations utiles sur les installations de stationnement et de repos et de mettre en avant l'importance de lutter contre la conduite en état de fatigue.*

### **Amendement 4**

#### **Proposition de règlement**

## Considérant 2 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(2 ter) Il est dans l'intérêt de la sécurité routière d'encourager les entreprises de transport à adopter une culture de la sécurité qui inclue des stratégies et procédures de sécurité mises au point par l'encadrement supérieur, l'engagement de la hiérarchie à mettre en œuvre les politiques de sécurité et la volonté du personnel de respecter les règles de sécurité. Les questions relatives à la sécurité du transport routier devraient être au centre de l'attention, en particulier la fatigue, la responsabilité, la planification des itinéraires, l'affectation du personnel, la rémunération fondée sur les performances et la gestion juste-à-temps.*

## Amendement 5

### Proposition de règlement Considérant 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(3) L'évaluation ex post du règlement (CE) n° 561/2006 a confirmé que l'application incohérente et inefficace des règles sociales de l'Union était principalement due au manque de clarté des règles, à l'utilisation inefficace des outils de contrôle et à l'insuffisance de la coopération administrative entre les États membres.

(3) L'évaluation ex post du règlement (CE) n° 561/2006 a confirmé que l'application incohérente et inefficace des règles sociales de l'Union était principalement due au manque de clarté des règles, à l'utilisation inefficace *et inégale* des outils de contrôle et à l'insuffisance de la coopération administrative entre les États membres, *augmentant la fragmentation du marché intérieur européen.*

## Amendement 6

### Proposition de règlement Considérant 4



*Texte proposé par la Commission*

(4) Des règles claires, adaptées et appliquées de manière uniforme sont également cruciales pour atteindre les objectifs stratégiques consistant à améliorer les conditions de travail des conducteurs, et en particulier à garantir une concurrence non faussée entre les transporteurs et à contribuer à la sécurité routière pour tous les usagers de la route.

*Amendement*

(4) Des règles claires, adaptées et appliquées de manière uniforme sont également cruciales pour atteindre les objectifs stratégiques consistant à améliorer les conditions de travail des conducteurs, et en particulier à garantir une concurrence **loyale et** non faussée entre les transporteurs et à contribuer à la sécurité routière pour tous les usagers de la route.

**Amendement 7**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 4 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 bis) Les règles nationales appliquées au transport routier devraient être proportionnées et justifiées et ne devraient pas gêner ou rendre moins attrayant l'exercice des libertés fondamentales garanties par le traité, telles que la libre circulation des marchandises et la libre prestation des services, afin de maintenir, voire d'accroître la compétitivité de l'Union européenne.***

**Amendement 8**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 4 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 bis) En vue de garantir des conditions de concurrence équitables à l'échelle européenne dans le transport routier, le présent règlement devrait s'appliquer à tous les véhicules de plus de 2,4 tonnes utilisés pour le transport international.***

**Amendement 9**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(5 bis) Le transport de marchandises est fondamentalement différent du transport de personnes. Les conducteurs d'autocars sont en contact étroit avec leurs passagers et 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.***

**Amendement 10**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 6**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(6) Les conducteurs participant à des opérations de transport international de longue distance passent de longues périodes loin de leur lieu de résidence. Les exigences actuelles relatives au repos hebdomadaire normal prolongent inutilement ces périodes. Il est donc souhaitable d'adapter la disposition relative au repos hebdomadaire normal de manière à ce qu'il soit plus facile pour les conducteurs d'effectuer des opérations de transport dans le respect des règles et d'atteindre leur lieu de résidence pour le repos hebdomadaire normal, et à ce que tous les temps de repos hebdomadaire réduits fassent l'objet d'une compensation intégrale. Il convient également de prévoir que les transporteurs organisent le travail des conducteurs de façon à ce que le temps ainsi passé loin de leur lieu de résidence ne soit pas excessivement long.

(6) Les conducteurs participant à des opérations de transport international de longue distance passent de longues périodes loin de leur lieu de résidence. Les exigences actuelles relatives au repos hebdomadaire normal prolongent inutilement ces périodes. Il est donc souhaitable d'adapter la disposition relative au repos hebdomadaire normal de manière à ce qu'il soit plus facile pour les conducteurs d'effectuer des opérations de transport dans le respect des règles et d'atteindre leur lieu de résidence ***ou la destination de leur choix*** pour le repos hebdomadaire normal, et à ce que tous les temps de repos hebdomadaire réduits fassent l'objet d'une compensation intégrale. Il convient aussi de prévoir que les transporteurs organisent le travail des conducteurs de façon à ce que le temps ainsi passé loin de leur lieu de résidence ne soit pas excessivement long. ***Lorsqu'un conducteur choisit de prendre son repos dans son lieu de résidence, il convient que l'entreprise de transport lui fournisse les moyens nécessaires à son retour.***

## Amendement 11

### Proposition de règlement Considérant 6 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 bis) 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, telles que le chargement et le déchargement, la recherche d'un emplacement de stationnement, l'entretien du véhicule, la préparation du trajet, etc., le temps dont il/elle a besoin pour exécuter ces tâches devrait être pris en compte pour déterminer à la fois son temps de travail et la possibilité d'un repos et d'une rémunération suffisants.*

## Amendement 12

### Proposition de règlement Considérant 6 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 ter) Afin de protéger les conditions de travail des conducteurs aux lieux de chargement et de déchargement, les propriétaires et les opérateurs de ces installations devraient donner au conducteur un accès à des installations hygiéniques.*

## Amendement 13

### Proposition de règlement Considérant 6 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 quater) Le progrès rapide de la technologie donne lieu à un degré toujours plus important de sophistication des systèmes de conduite autonome. À l'avenir, ces véhicules pourraient permettre une utilisation différenciée des*

*véhicules sans que le conducteur n'ait à participer à la manœuvre de ceux-ci. Cela pourrait donner lieu à de nouvelles possibilités d'exploitation, telles que la circulation des camions en convoi. Par conséquent, la législation en vigueur, y compris les dispositions en matière de temps de conduite et de repos, devra être adaptée, ce qui requiert que des progrès soient accomplis au niveau groupe de travail CEE-ONU. La Commission présente un rapport d'évaluation concernant l'utilisation des systèmes de conduite autonome dans les États membres, accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à prendre en considération les avantages liés à la conduite autonome. Cette législation a pour objectif de garantir la sécurité routière, des conditions de concurrence équitables et des conditions de travail dignes, et de permettre à l'Union de faire émerger des technologies et pratiques innovantes d'avant-garde.*

#### **Amendement 14**

##### **Proposition de règlement Considérant 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(7 bis) Les zones de stationnement réservées devraient offrir tous les équipements (sanitaires, culinaires, de sécurité et autres) nécessaires pour un repos dans de bonnes conditions.*

#### **Amendement 15**

##### **Proposition de règlement Considérant 7 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(7 ter) Les installations de repos adéquates sont indispensables pour*

*améliorer les conditions de travail des conducteurs dans ce secteur et préserver la sécurité routière. Étant donné que le repos dans la cabine est typique du secteur du transport et est, dans certains cas, souhaitable pour des raisons pratiques et de confort, les conducteurs devraient être en mesure de prendre leur temps de repos dans leur véhicule si celui-ci est doté d'un matériel de couchage convenable. C'est pourquoi les États membres ne sauraient empêcher ou entraver de manière disproportionnée la création de zones de stationnement réservées.*

## **Amendement 16**

### **Proposition de règlement Considérant 7 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(7 quater) Les orientations relatives au RTE-T prévoient l'installation d'aires de stationnement tous les 100 km environ sur les autoroutes, afin de proposer aux usagers professionnels de la route un niveau de sécurité et de sûreté approprié, et les États membres devraient donc être encouragés à mettre en œuvre ces orientations et à soutenir la création d'aires de stationnement suffisamment sûres et adaptées ainsi qu'à y consacrer les investissements nécessaires.*

## **Amendement 17**

### **Proposition de règlement Considérant 7 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(7 quinquies) Afin de fournir des installations de repos de bonne qualité à un prix abordable, la Commission et les États membres devraient encourager la création d'entreprises sociales, commerciales, publiques et autres pour*

*l'exploitation de zones de stationnement réservées.*

## **Amendement 18**

### **Proposition de règlement Considérant 8 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(8 bis) De nombreux transports par route à l'intérieur de la Communauté comportent un trajet en navire transbordeur ou en train. Il conviendrait donc de définir des dispositions claires et appropriées en ce qui concerne les temps de repos et les pauses dans ce type de trajet.*

## **Amendement 19**

### **Proposition de règlement Considérant 9 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(9 bis) Afin de garantir un réel contrôle de l'application des règles, il est indispensable que les autorités compétentes soient en mesure, lors des contrôles routiers, de s'assurer que les durées de conduite et les temps de repos de la journée en cours et des cinquante-six jours précédents ont été correctement respectés.*

## **Amendement 20**

### **Proposition de règlement Considérant 9 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(9 ter) Afin de garantir que les règles soient claires et faciles à comprendre et à appliquer, il convient de mettre les*

*informations à la disposition des conducteurs. Dans cette optique, la Commission devrait se charger de la coordination. Les conducteurs devraient également recevoir des informations sur les aires de repos et de stationnement sécurisées pour permettre une meilleure planification des itinéraires. En outre, la coordination par la Commission devrait prévoir une ligne téléphonique gratuite afin que les services de contrôle puissent être avertis en cas de pression excessive exercée sur les conducteurs, de fraude ou de comportement illicite.*

## **Amendement 21**

### **Proposition de règlement Considérant 9 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(9 quater) L'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009 dispose que les États membres doivent appliquer une classification commune des infractions lorsqu'ils évaluent l'honorabilité. Les États membres devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre effective, proportionnée et dissuasive des règles nationales concernant les sanctions applicables en cas de non-respect des règlements (CE)n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014. Des mesures supplémentaires s'imposent pour veiller à ce que toutes les sanctions appliquées par les États membres soient non discriminatoires et proportionnées à la gravité de l'infraction.*

## **Amendement 22**

### **Proposition de règlement Considérant 11**

*Texte proposé par la Commission*

(11) Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, il convient ***d'exploiter pleinement le potentiel des*** systèmes tachygraphiques ***actuel et futur***. Par conséquent, les fonctions du tachygraphe devraient être améliorées afin de permettre une localisation plus précise, ***en particulier pendant les opérations de transport international***.

Amendement 23

**Proposition de règlement**  
**Considérant 11 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(11) Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, il convient ***de rendre obligatoires, pour le transport international, les*** systèmes tachygraphiques ***actuels et intelligents***. Par conséquent, les fonctions du tachygraphe devraient être améliorées afin de permettre une localisation plus précise.

*Amendement*

***(11 bis) La rapidité de l'évolution des nouvelles technologies et de la numérisation dans l'ensemble de l'économie de l'Union et la nécessité d'avoir des conditions de concurrence équitables pour toutes les entreprises du secteur du transport routier international rendent nécessaire le raccourcissement de la période de transition pour l'installation du tachygraphe intelligent dans les véhicules immatriculés. Le tachygraphe intelligent contribuera à simplifier les contrôles et ainsi à faciliter le travail des autorités nationales.***

**Amendement 24**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 11 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(11 ter) Sachant que l'utilisation des smartphones est très répandue et que leurs fonctionnalités ne cessent de se développer, et compte tenu des possibilités accrues de localisation en temps réel liées au déploiement de Galileo, déjà disponible***



*un grand nombre de mobiles, la Commission devrait étudier la possibilité d'élaborer et de certifier une application mobile qui offrirait les mêmes avantages que ceux du tachygraphe intelligent, moyennant les mêmes coûts associés.»*

## **Amendement 25**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 2 – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**-1) À l'article 2, paragraphe 1, le point suivant est ajouté:**

*«a bis) de marchandises lors d'opérations de transport international, y compris par des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,4 tonnes; ou*

## **Amendement 26**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 3 – alinéa 1 – point h bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**1 bis) À l'article 3, le point suivant est inséré:**

*«h bis) véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui, mais pour le compte propre de l'entreprise ou du conducteur, et lorsque la conduite ne constitue pas l'activité principale de la personne qui conduit le véhicule;»*

## Amendement 27

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 2

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 1 – alinéa 1 – point r

*Texte proposé par la Commission*

r) “transport de marchandises à des fins non commerciales”: tout transport de marchandises par route, autre que le transport pour compte d’autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération n’est perçue et qui ne produit aucun revenu.

*Amendement*

r) “transport de marchandises à des fins non commerciales”: tout transport de marchandises par route, autre que le transport pour compte d’autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération n’est perçue et qui ne produit aucun revenu ***ou chiffre d’affaires.***

## Amendement 28

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 2 (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 1 – alinéa 1 – point r bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l’article 4, le point r bis) suivant est ajouté:***

***«r bis) «lieu de résidence»: le lieu de résidence officiel du conducteur dans un État membre.»***

## Amendement 29

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 2 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 5 – paragraphe 1

*Texte en vigueur*

1. L’âge minimal des ***receveurs*** est fixé à dix-huit ans.

*Amendement*

***2 bis) À l’article 5, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:***

***«1. L’âge minimal des ***conducteurs*** est fixé à dix-huit ans.»***

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal->*

## Amendement 30

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 3 ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 7 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Cette pause peut être remplacée par ***une pause*** d'au moins quinze minutes ***suivie d'une pause d'au moins trente minutes*** réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

#### *Amendement*

Cette pause peut être remplacée par ***des pauses*** d'au moins quinze minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa. ***Toute pause prise avant moins de quarante-cinq minutes de temps de conduite n'est pas conforme aux dispositions du premier alinéa.***

([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0009.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0009.02/DOC_1&format=PDF))

## Amendement 31

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 6 – sous-point b bis (nouveau)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

***(5 bis) À l'article 8, paragraphe 6, le point suivant est inséré:***

***«b bis) trois temps de repos hebdomadaire normaux d'au moins quarante-cinq heures et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures.»***

## Amendement 32

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Aux fins **du point b)**, les temps de repos hebdomadaire réduits sont compensés par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

*Amendement*

Aux fins **des points b) et c)**, les temps de repos hebdomadaire réduits **définis ci-dessus** sont compensés par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la quatrième semaine suivant la semaine en question, **conformément au paragraphe 8 ter**.

**Amendement 33**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 6 bis – partie introductive

*Texte en vigueur*

6 bis. Par dérogation au paragraphe 6, un conducteur assurant un seul service occasionnel de transport **international** de voyageurs, tel qu'il est défini dans le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, peut repousser son temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition:

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0561>)*

*Justification*

*Cette dérogation devrait également s'appliquer aux transports nationaux, et les plus grands États membres en particulier devraient tirer parti de cette option.*

*Amendement*

**a bis) À l'article 8, la partie introductive du paragraphe 6 bis est remplacée par le texte suivant:**

«6 bis. Par dérogation au paragraphe 6, un conducteur assurant un seul service occasionnel de transport de voyageurs, tel qu'il est défini dans le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, peut repousser son temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition:

**Amendement 34**

**Proposition de règlement**

PE615.412v02-00

20/76

RR\1155524FR.docx

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a ter (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 6 bis – point a

*Texte en vigueur*

*Amendement*

*a) que le service de transport comprenne au moins une période de vingt-quatre heures consécutives dans un État membre ou un pays tiers auquel le présent règlement s'applique, autre que celui dans lequel le service a démarré;*

*a ter) À l'article 8, le paragraphe 6 bis, point a), est supprimé:*

*«»*

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0561>)*

**Amendement 35**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a quater (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 6 bis bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*a quater) Le nouveau paragraphe suivant est ajouté à l'article 8:*

*«6 bis bis. «Par dérogation à l'article 8, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 6, deuxième alinéa, un conducteur qui assure un seul service occasionnel de transport de voyageurs tel qu'il est défini dans le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus peut repousser, deux fois par semaine au maximum, son temps de repos journalier d'une heure, à condition que le temps de repos journalier pris après le recours à la dérogation soit d'au moins neuf heures, et pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière.»;*

## Amendement 36

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a quinquies (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 6 bis ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*a quinquies) Le nouveau paragraphe suivant est ajouté à l'article 8:*

*«6 bis ter. Pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière, un conducteur assurant un seul service occasionnel de transport de voyageurs, tel qu'il est défini dans le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, peut prendre un temps de repos journalier normal réparti en trois périodes constituées d'au moins: une période ininterrompue d'une heure, une période ininterrompue de deux heures et une période ininterrompue de neuf heures. Ces périodes peuvent être prises dans n'importe quel ordre, à condition de ne pas enchaîner deux périodes de 9 heures deux jours d'affilée.»*

## Amendement 37

### Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(7) Tout temps de repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire *précède ou suit immédiatement* un temps de repos hebdomadaire normal d'au moins quarante-cinq heures.

(7) Tout temps de repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire *est rattaché* à un temps de repos hebdomadaire normal d'au moins quarante-cinq heures.

Amendement 38

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8

*Texte en vigueur*

8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers **et temps de repos hebdomadaires réduits** loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

*Amendement*

**b bis) L'article 8, paragraphe 8, est modifié comme suit:**

«8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.»

Amendement 39

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8 bis

*Texte proposé par la Commission*

8 bis. Les temps de repos hebdomadaire normaux et tout repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats,

*Amendement*

8 bis. Les temps de repos hebdomadaire normaux, **les temps de repos hebdomadaire réduits** et tout repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont pris, **au contraire**, dans un lieu d'hébergement adapté, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats. **Ce lieu d'hébergement est:**

Amendement 40

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8 bis – point a

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) mis à disposition ou payé par l'employeur, ou

*(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement **41**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8 bis – point b

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

b) au lieu de résidence du conducteur ou dans un autre lieu privé de son choix.

b) *(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement **42**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8 bis bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*À l'article 8, le paragraphe suivant est inséré:*

*«8 bis bis. Le paragraphe 8 bis du présent article ne s'applique pas lorsque les temps de repos hebdomadaire normaux et les temps de repos hebdomadaire réduits sont pris dans des lieux certifiés conformes aux exigences de l'article 8 bis, à condition que le véhicule soit à l'arrêt et soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur.»*

Amendement **43**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8 ter – alinéa 1



*Texte proposé par la Commission*

8 ter. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de passer **à** leur lieu de résidence au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un repos hebdomadaire **sur** chaque période de trois semaines consécutives.

*Amendement*

8 ter. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de 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 quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un repos hebdomadaire **avant la fin de** chaque période de quatre semaines consécutives. ***Le conducteur indique 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 lui fournit les moyens nécessaires pour le rejoindre.***

**Amendement 44**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8 ter – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***À l'article 8, paragraphe 8 ter, l'alinéa suivant est ajouté:***

***Le conducteur déclare qu'un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est pris dans un lieu choisi par le conducteur. La déclaration est conservée dans les locaux de l'entreprise.»***

## Amendement 45

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*5 bis) L'article suivant est inséré:*

*«Article 8 bis*

- 1. Par dérogation à l'article 8, paragraphe 8 bis, un conducteur peut prendre les temps de repos hebdomadaire normaux et les temps de repos hebdomadaire réduits dans une zone de stationnement autocertifiée en tant que zone de stationnement réservée.*
- 2. Toutes les zones de stationnement qui disposent au moins des installations et équipements visés à l'annexe I peuvent indiquer à l'entrée qu'elles sont autocertifiées en tant que zones de stationnement réservées.*
- 3. Les États membres veillent à ce que des contrôles aléatoires soient effectués régulièrement en vue de vérifier la conformité des caractéristiques des zones de stationnement avec les critères applicables aux zones de stationnement réservées visés à l'annexe I.*
- 4. Les États membres enquêtent sur les plaintes liées aux zones de stationnement réservées qui ne sont pas conformes aux critères établis à l'annexe I.*
- 5. Les États membres diffusent des informations sur les zones de stationnement réservées qui ne sont plus considérées comme conformes aux critères visés à l'annexe I au moyen du point d'accès national ou international visé à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 885/2013.*
- 6. Toutes les zones de stationnement qui respectent les critères relatifs aux*

*zones de stationnement réservées figurant à l'annexe 1 sont considérées adaptées, aux fins du présent règlement, pour le repos journalier, le repos hebdomadaire, le repos compensé et le repos hebdomadaire réduit, sauf si le paragraphe 5 en dispose autrement.»*

*7. À compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres publient un rapport annuel qu'ils transmettent à la Commission européenne sur la disponibilité des zones de stationnement réservées sur leur territoire national.*

*8. Les États membres encouragent la création de zones de stationnement réservées conformément aux dispositions figurant à l'article 39, paragraphe 2, point c), du règlement (UE) n° 1315/2013.*

*La Commission présente, au plus tard le 31 décembre 2020, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la disponibilité d'installations de repos appropriées pour les conducteurs et d'aires de stationnement sécurisées sur leur territoire national. Ce rapport est mis à jour chaque année sur la base des informations recueillies par la Commission conformément au paragraphe 5 et comporte une liste des mesures proposées en vue d'accroître le nombre et la qualité des installations de repos appropriées pour les conducteurs et des aires de stationnement sécurisées.*

## **Amendement 46**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 9 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

9. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire

*Amendement*

9. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire

transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal ou ce temps de repos hebdomadaire réduit, le conducteur dispose d'une couchette.

#### **Amendement 47**

##### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 6 (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 9 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal ou ce temps de repos hebdomadaire réduit, le conducteur dispose d'une ***cabine couchette ou d'une*** couchette.

*Amendement*

***À l'article 9, le paragraphe 1 bis suivant est inséré:***

***«La dérogation au paragraphe 1 peut être étendue au temps de repos hebdomadaire normal lorsque le trajet en navire transbordeur est égal ou supérieur à douze heures.» Pendant ce temps de repos hebdomadaire, le conducteur dispose d'une cabine couchette.»***

#### **Amendement 48**

##### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 10 – paragraphe 1

*Texte en vigueur*

1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance

*Amendement*

***6 bis) À l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:***

***«1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance***

parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire si une telle rémunération *est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager* les infractions au présent règlement.

## Amendement 49

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 7

Règlement (CE) n° 561/2004

Article 12 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Le conducteur peut déroger à l'article 8, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 6, deuxième alinéa, pour pouvoir atteindre un lieu d'hébergement adapté tel que visé à l'article 8, paragraphe 8 bis, et y prendre un repos journalier ou hebdomadaire, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. *Une telle dérogation ne peut conduire à dépasser les durées de conduite journalière ou hebdomadaire ou à réduire les temps de repos journalier ou hebdomadaire.* Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au lieu d'hébergement adapté.

## Amendement 50

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 7 bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 13 – paragraphe 1 – point d

parcourue, *de la rapidité de la livraison* et/ou du volume des marchandises transportées, si une telle rémunération *encourage* les infractions au présent règlement.»

#### *Amendement*

Le conducteur peut déroger *exceptionnellement* à l'article 6, paragraphe 1, pour pouvoir atteindre, *dans un délai de deux heures, le centre d'opérations de son employeur auquel il est rattaché, après un repos de trente minutes*, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur la sortie imprimée de l'appareil de contrôle. *Cette période de deux heures au maximum est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.*

d) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre *du service universel*.

**7 bis) À l'article 13, paragraphe 1, le point d) est remplacé par le texte suivant:**

«d) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre *des envois postaux définis à l'article 2, paragraphe 6, de la directive 97/67/CE*.

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=FR>)

## Amendement 51

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 7 ter (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 13 – paragraphe 1 – point e

*Texte en vigueur*

e) véhicules circulant exclusivement sur des îles dont la superficie ne dépasse pas 2 300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouverts aux véhicules automobiles;

*Amendement*

**7 ter) À l'article 13, paragraphe 1, le point e) est remplacé par le texte suivant:**

«e) véhicules opérant exclusivement sur des îles *ou dans des régions isolées du reste du territoire national* dont la superficie ne dépasse pas 2 300 kilomètres carrés et qui ne sont pas reliées au reste du territoire national par un pont, un gué ou un tunnel ouverts aux véhicules automobiles *et ne sont limitrophes d'aucun autre État membre;*»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20150302&from=FR>)

## **Amendement 52**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 7 quater (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 13 – paragraphe 1 – point p bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*7 quater) À l'article 13,  
paragraphe 1, le point suivant est ajouté:*

*«p bis) véhicules ou combinaison de  
véhicules d'une masse maximale  
autorisée ne dépassant pas 44 tonnes  
utilisés par une entreprise de construction  
dans un rayon de 100 km par rapport au  
siège de l'entreprise et à condition que la  
conduite du véhicule ne constitue pas la  
principale activité du conducteur;»*

## **Amendement 53**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 8**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 14 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2. Dans des cas d'urgence, les États membres peuvent accorder, dans des circonstances exceptionnelles, une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils justifient dûment et notifient immédiatement à la Commission.

2. Dans des cas d'urgence, les États membres peuvent accorder, dans des circonstances exceptionnelles, une dérogation temporaire pour une durée ne dépassant pas trente jours, qu'ils justifient dûment et notifient immédiatement à la Commission.

*Ces informations sont publiées sur un site web public spécial géré par la Commission dans toutes les langues de l'Union européenne.*

## **Amendement 54**

### **Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 15 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

Les États membres veillent à ce que les conducteurs des véhicules visés à l'article 3, point a), soient soumis à des règles nationales assurant une protection appropriée en ce qui concerne les durées de conduite permises et les pauses et temps de repos obligatoires. Les États membres **informent la Commission des règles nationales pertinentes applicables à ces conducteurs.**

*Amendement*

Les États membres veillent à ce que les conducteurs des véhicules visés à l'article 3, point a), soient soumis à des règles nationales assurant une protection appropriée en ce qui concerne les durées de conduite permises et les pauses et temps de repos obligatoires. ***Il est dans l'intérêt des conditions de travail des conducteurs, de la sécurité routière et de la mise en œuvre que les États membres disposent de zones de stationnement et d'aires de repos, sans neige ni glace en hiver, notamment dans les régions ultrapériphériques et périphériques de l'Union européenne.***

**Amendement 55**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 9 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 17 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**9 bis) À l'article 17, le paragraphe 3 bis suivant est ajouté:**

***«3 bis. Le rapport comporte une évaluation concernant l'utilisation des systèmes de conduite autonome et la possibilité qu'a le conducteur d'enregistrer la période pendant laquelle un système de conduite autonome est activé, et il est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier le présent règlement, y compris les conditions requises pour que le conducteur enregistre ces données dans le tachygraphe intelligent.»***

**Amendement 56**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 10**



*Texte proposé par la Commission*

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux **violations du** présent règlement et **du** règlement (UE) n° 165/2014 et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, proportionnées à **leur** gravité **telle que déterminée conformément** à l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup>, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (UE) n° 165/2014 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. Les États membres notifient à la Commission ces mesures **ainsi que** le régime des sanctions **au plus tard à la date visée à l'article 29, deuxième alinéa**. Ils notifient à la Commission sans délai toute modification ultérieure **de celles-ci**. La Commission informe les États membres **en conséquence**.

---

<sup>12</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO

*Amendement*

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux **infractions au** présent règlement et **au** règlement (UE) n° 165/2014 et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, proportionnées à **la** gravité **de l'infraction telle qu'indiquée** à l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>12</sup>, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (UE) n° 165/2014 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure. **Au plus tard à la date visée à l'article 29, deuxième alinéa**, les États membres notifient à la Commission ces mesures **et** le régime des sanctions, **ainsi que la méthode et les critères choisis au niveau national pour en évaluer la proportionnalité**. Ils notifient à la Commission sans délai toute modification ultérieure **concernant ces éléments**. La Commission informe les États membres **de ces mesures et régimes de sanctions et de toute modification les concernant**.

**Ces informations sont publiées sur un site web public spécial géré par la Commission dans toutes les langues de l'Union européenne, contenant des informations détaillées sur les sanctions applicables dans les États membres de l'Union.**

---

<sup>12</sup> Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO

### **Amendement 57**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 12**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 25 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. Dans les cas visés au paragraphe 1, la Commission adopte des actes d'exécution définissant des approches communes conformément à la procédure consultative visée à l'article 24, paragraphe 2.».

### Amendement **58**

#### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 12 bis (nouveau)**

Règlement (UE) n° 561/2006

Annexe (nouvelle)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

2. Dans les cas visés au paragraphe 1, la Commission adopte des actes d'exécution définissant des approches communes ***pour la mise en application du présent règlement***, conformément à la procédure consultative visée à l'article 24, paragraphe 2.».

#### *Amendement*

***L'annexe suivante est ajoutée:***

***«Exigences minimales pour les zones de stationnement***

***Partie A: installations de service***

***1) Toilettes avec évier, propres, en état de marche et contrôlées régulièrement:***

***- jusqu'à 10 emplacements, au moins un bloc sanitaire comportant quatre toilettes;***

***- de 10 à 25 emplacements, au moins un bloc sanitaire comportant huit toilettes;***

***- de 25 à 50 emplacements, au moins deux blocs sanitaires comportant 10 toilettes chacun;***

***- de 50 à 75 emplacements, au moins deux blocs sanitaires comportant 15 toilettes chacun;***

***- de 75 à 125 emplacements, au moins***

*quatre blocs sanitaires comportant  
15 toilettes chacun;*

*- plus de 125 emplacements, au moins six  
blocs sanitaires comportant 15 toilettes  
chacun;*

*2) Douches propres, en état de  
marche et contrôlées régulièrement:*

*- jusqu'à 10 emplacements, au moins un  
bloc sanitaire comportant deux douches;*

*- de 25 à 50 emplacements, au moins deux  
blocs sanitaires comportant cinq douches  
chacun;*

*- de 50 à 75 emplacements, au moins deux  
blocs sanitaires comportant 10 douches  
chacun;*

*- de 75 à 125 emplacements, au moins  
quatre blocs sanitaires comportant 12  
douches chacun;*

*- plus de 125 emplacements, au moins six  
blocs sanitaires comportant 15 douches  
chacun;*

*3) Accès convenable à l'eau potable*

*4) Installations de cuisine adaptées,  
cafétéria ou restaurant*

*5) Présence sur place ou à proximité  
d'un magasin offrant un choix de  
produits alimentaires et de boissons, etc.*

*6) Nombre suffisant de conteneurs à  
déchets d'une capacité suffisante*

*7) Abri pour se protéger de la pluie  
ou du soleil à proximité de l'aire de  
stationnement*

*8) Plan d'urgence/gestion de  
crise/contacts d'urgence connus du  
personnel*

*9) Nombre raisonnable de tables de  
pique-nique avec bancs ou d'autres  
installations similaires*

*10) Service wifi réservé*

*11) Système de réservation, de  
paiement et de facturation par transaction*

*électronique*

*12) Système permettant de connaître, sur place ou en ligne, les créneaux disponibles*

*13) Installations adaptées aussi bien pour les femmes que pour les hommes*

*Partie B: dispositifs de sécurité*

*1) Clôture ou autre barrière séparant de manière ininterrompue la zone de stationnement de ses environs, de façon à empêcher l'accès accidentel ou l'accès non autorisé intentionnel et à éviter les retards en termes d'accès*

*2) Seuls les utilisateurs ou le personnel de l'aire de stationnement pour les poids lourds se voient accorder l'accès au parking*

*3) Enregistrements numériques (au moins 25 images par seconde) mis en place Le système enregistre soit en continu, soit en mode de détection de mouvements*

*4) Un système de CCTV permet de contrôler l'ensemble de la clôture et de garantir que toutes les activités menées au niveau de ou à proximité de la clôture peuvent être clairement enregistrées (vue CCTV aux fins d'enregistrement)*

*5) Surveillance du site par des patrouilles ou d'autres moyens*

*6) Tout acte criminel doit être signalé au personnel de l'aire de stationnement pour les poids lourds et à la police. Si possible, le véhicule doit être immobilisé dans l'attente des instructions de la police*

*7) Voies de circulation et voies piétonnes éclairées à toute heure*

*8) Dispositifs de protection des piétons*

*9) Surveillance assurée par des contrôles de sécurité adaptés et proportionnés*

*10) Numéro(s) des services d'urgence*

## **Amendement 59**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point -1 bis (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 1 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Le présent règlement fixe les obligations et les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation, aux essais et au contrôle des tachygraphes utilisés dans le domaine des transports routiers afin de vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006, de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>14</sup> *et* de la directive 92/6/CEE du Conseil<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

<sup>15</sup> Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27).

*Amendement*

***-1 bis) L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, est modifié comme suit:***

«1. Le présent règlement fixe les obligations et les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation, aux essais et au contrôle des tachygraphes utilisés dans le domaine des transports routiers afin de vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006, de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>14</sup>, ***de la directive 92/6/CEE du Conseil<sup>15</sup>, du règlement (CE) n° 1072/2009, de la directive 92/106/CEE du Conseil<sup>15 bis</sup>, de la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier.***

---

<sup>14</sup> Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

<sup>15</sup> Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27).

<sup>15 bis</sup> ***Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à***

*l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).*

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)*

## **Amendement 60**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – paragraphe 1 – point -1 ter (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 2 – paragraphe 2 – point h bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*-1 ter) À l'article 2, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:*

*«h bis) «tachygraphe intelligent», un tachygraphe numérique utilisant un service de positionnement s'appuyant sur un système de navigation par satellite qui détermine automatiquement sa position conformément au présent règlement;»*

## **Amendement 61**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point -1 quater (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 3 – paragraphe 4

*Texte en vigueur*

*Amendement*

**4.** *Quinze ans* après que l'obligation de disposer d'un tachygraphe conformément aux articles 8, 9 et 10 est imposée aux véhicules nouvellement immatriculés, les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation sont équipés d'un tel tachygraphe.

*-1 quater) L'article 3, paragraphe 4, est modifié comme suit:*

*«4. Au plus tard<sup>1</sup> ... [JO: trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], les véhicules suivants sont équipés d'un tachygraphe intelligent:*

*a) les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État membre*

*d'immatriculation qui sont équipés d'un tachygraphe analogique,*

*b) les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation qui sont équipés d'un tachygraphe numérique répondant aux spécifications énoncées à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil applicable jusqu'au 30 septembre 2011, ou*

*c) les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation qui sont équipés d'un tachygraphe numérique répondant aux spécifications énoncées à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil applicable à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2011,*

---

<sup>1</sup> *En supposant que l'entrée en vigueur du paquet «transports routiers» ait lieu en 2019, et celle de la version 2 de l'acte d'exécution de la Commission relatif au tachygraphe intelligent ait lieu en 2019/2020 (voir l'article 11 ci-dessous), et en appliquant par la suite une approche échelonnée pour ce qui est de la mise à niveau.*

*(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=FR>)*

## **Amendement 62**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point -1 quinquies (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 3 – paragraphe 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*-1 quinquies) À l'article 3, le paragraphe 4 bis suivant est ajouté:*

*«4 bis. Au plus tard le [JO: quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], tous les véhicules circulant dans un État membre autre que*

*leur État membre d'immatriculation qui sont équipés d'un tachygraphe numérique conforme à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil applicable à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2012 sont équipés d'un tachygraphe intelligent.*

## **Amendement 63**

### **Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point -1 sexies (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 3 – paragraphe 4 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*-1 sexies) À l'article 3, le paragraphe 4 ter suivant est ajouté:*

*«4 ter. Au plus tard le [JO: cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], tous les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État membre d'immatriculation qui sont équipés d'un tachygraphe intelligent conforme à l'annexe I C du règlement (UE) 2016/799 sont équipés d'un tachygraphe intelligent,*

## **Amendement 64**

### **Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point -1 septies (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 2 – paragraphe 2 – tiret 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*-1 septies) À l'article 4, paragraphe 2, le tiret suivant est ajouté:*

*«- dispose d'une capacité de mémoire suffisante pour stocker tous les informations requises en vertu du présent règlement;»*



## Amendement 65

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point -1 octies (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 7 – paragraphe 1

*Texte en vigueur*

1. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées dans le cadre du présent règlement aux seules fins de contrôler le respect dudit règlement et du règlement (CE) n° 561/2006, **conformément aux directives 95/46/CE et 2002/58/CE** et sous la surveillance de l'autorité de surveillance de l'État membre visée à l'article 28 de la **directive 95/46/CE**.

*Amendement*

**-1 octies) À l'article 7, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:**

«1. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées dans le cadre du présent règlement aux seules fins de contrôler le respect dudit règlement et du règlement (CE) n° 561/2006, **de la directive 2002/15/CE, de la directive 92/6/CEE du Conseil, de la directive 92/106/CEE du Conseil, du règlement (CE) n° 1072/2009, de la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier, de la directive établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et de la directive 2014/67/UE en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier, conformément au règlement (UE) 2016/679 et à la directive 2002/58/CE** et sous la surveillance de l'autorité de surveillance de l'État membre visée à l'article 51 du règlement (UE) n° 2016/79.

»

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060FR.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060FR.01000101-E0015))

## Amendement 66

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 1 nonies (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 7 – paragraphe 2 – partie introductive

*Texte en vigueur*

*Amendement*

2. Les États membres s'assurent, en particulier, que les données à caractère personnel sont protégées à l'égard des utilisations autres que celles qui sont strictement liées au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006, conformément au paragraphe 1, en ce qui concerne:

*-1 nonies) À l'article 7, paragraphe 2, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:*

«2. Les États membres s'assurent, en particulier, que les données à caractère personnel sont protégées à l'égard des utilisations autres que celles qui sont strictement liées au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006, *à la directive 2002/15/CE, à la directive 92/6/CEE du Conseil, à la directive 92/106/CEE du Conseil, au règlement (CE) n° 1072/2009, à la directive 96/71/CE et à la directive 2014/67/UE en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier, à la directive établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et à la directive 2014/67/UE en ce qui concerne le détachement de travailleurs dans le secteur du transport routier,* conformément au paragraphe 1, en ce qui concerne:

»

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060FR.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060FR.01000101-E0015))

## **Amendement 67**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point 1**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 8 – paragraphe 1 – tiret 2

*Texte proposé par la Commission*

– *toutes les trois heures* de temps de conduite accumulé,

*Amendement*

– *à chaque minute* de temps de conduite accumulé *et chaque fois que le véhicule franchit la frontière d'un État membre,*

## **Amendement 68**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**1 bis) À l'article 8, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:**

***Afin de faciliter le contrôle du respect par les autorités de contrôle, le tachygraphe intelligent mentionne également si le véhicule a servi au transport de marchandises ou de voyageurs, comme l'exige le règlement (CE) n° 561/2006.***

**Amendement 69**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point 1 ter (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**1 ter) À l'article 8, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:**

***Les véhicules immatriculés pour la première fois à compter du ... [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif] sont équipés d'un tachygraphe conformément à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième tiret, et à l'article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa, du présent règlement.***

**Amendement 70**

**Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point 1 quater (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 9 – paragraphe 2

*Texte en vigueur*

*Amendement*

2. **Quinze ans après que l'obligation de disposer d'un tachygraphe conformément au présent article et aux articles 8 et 10 est imposée aux véhicules nouvellement immatriculés**, les États membres équipent, dans une mesure appropriée, leurs autorités chargées du contrôle du dispositif de détection précoce à distance nécessaire pour permettre la communication des données visée au présent article, compte tenu de leurs exigences et stratégies spécifiques de mise en œuvre. Avant cela, les États membres peuvent décider s'ils équipent leurs autorités chargées du contrôle dudit dispositif de détection précoce à distance.

**1 quater) À l'article 9, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:**

«2. **Au plus tard le [JO: un an après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif]**, les États membres équipent, dans une mesure appropriée, leurs autorités chargées du contrôle du dispositif de détection précoce à distance nécessaire pour permettre la communication des données visée au présent article, compte tenu de leurs exigences et stratégies spécifiques de mise en œuvre. Avant cela, les États membres peuvent décider s'ils équipent leurs autorités chargées du contrôle dudit dispositif de détection précoce à distance.»

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=FR>)

## **Amendement 71**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point 1 quinquies (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 9 – paragraphe 3

*Texte en vigueur*

*Amendement*

3. La communication visée au paragraphe 1 est établie avec le tachygraphe uniquement sur demande émise par l'équipement des autorités chargées du contrôle. Elle est sécurisée afin de garantir l'intégrité des données et l'authentification des équipements d'enregistrement et de contrôle. L'accès aux données communiquées est limité aux autorités de contrôle autorisées à contrôler

**1 quinquies) À l'article 9, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:**

«3. La communication visée au paragraphe 1 est établie avec le tachygraphe uniquement sur demande émise par l'équipement des autorités chargées du contrôle. Elle est sécurisée afin de garantir l'intégrité des données et l'authentification des équipements d'enregistrement et de contrôle. L'accès aux données communiquées est limité aux autorités de contrôle autorisées à contrôler

les infractions **au règlement (CE) n° 561/2006** et au présent règlement, et aux ateliers dans la mesure où cela est nécessaire à la vérification du bon fonctionnement du tachygraphe.

les infractions **aux actes juridiques de l'Union visés à l'article 7, paragraphe 1**, et au présent règlement, et aux ateliers dans la mesure où cela est nécessaire à la vérification du bon fonctionnement du tachygraphe.»

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060FR.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060FR.01000101-E0015))

## Amendement 72

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 1 sexies (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 11 – alinéa 1

#### *Texte en vigueur*

Afin de faire en sorte que les tachygraphes intelligents soient conformes aux principes et aux exigences énoncés dans le présent règlement, la Commission arrête, aux moyens d'actes d'exécution, les dispositions détaillées qui sont nécessaires pour assurer l'application uniforme des articles 8, 9 et 10, à l'exclusion de toute disposition prévoyant l'enregistrement de données supplémentaires par le tachygraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 3.

#### *Amendement*

**1 sexies) À l'article 11, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:**

«Afin de faire en sorte que les tachygraphes intelligents soient conformes aux principes et aux exigences énoncés dans le présent règlement, la Commission arrête, aux moyens d'actes d'exécution, les dispositions détaillées qui sont nécessaires pour assurer l'application uniforme des articles 8, 9 et 10, à l'exclusion de toute disposition prévoyant l'enregistrement de données supplémentaires par le tachygraphe.

***Au plus tard le [JO: 12 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], la Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles détaillées pour l'enregistrement de tout franchissement de frontières par le véhicule visé à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième tiret, et à l'article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa.***

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 42, paragraphe 3.»

([http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L\\_2014060FR.01000101-E0015](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1#ntr15-L_2014060FR.01000101-E0015))

## Amendement 73


### Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 1 septies (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014


Article 34 – paragraphe 5 – point b – sous-point iv

*Texte proposé par la Commission*


iv) sous le signe  : les pauses **ou** repos.

*Amendement*

**1 septies) À l'article 34, paragraphe 5, le point b) est modifié comme suit:**

«iv) sous le signe  : les pauses, repos, **congés annuels ou congés de maladie;**

**sous le signe «navire transbordeur/train»:**

**En plus du signe  : le temps de repos passé à bord d'un navire transbordeur ou d'un train, tel que l'exige l'article 9 du règlement (CE) n° 561/2006.»**

## Amendement 74

### Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 2

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 34 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

7. Le conducteur introduit **dans le tachygraphe numérique** le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière, ainsi que le lieu et le moment où il a franchi une frontière **dans le véhicule, à l'arrivée** au point d'arrêt **approprié**. Les États membres

*Amendement*

7. **Lorsque le tachygraphe ne permet pas d'enregistrer automatiquement le franchissement d'une frontière**, le conducteur introduit, au **premier** point d'arrêt **possible et disponible**, le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière,

peuvent imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur leur territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que ces États membres aient notifié lesdites spécifications géographiques détaillées à la Commission avant le 1<sup>er</sup> avril 1998.

ainsi que le lieu et le moment où il a franchi une frontière. ***Le code du pays après avoir franchi la frontière d'un nouveau pays est entré sous la rubrique BEGIN dans le tachygraphe.*** Les États membres peuvent imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur leur territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que ces États membres aient notifié lesdites spécifications géographiques détaillées à la Commission avant le 1<sup>er</sup> avril 1998.

## **Amendement 75**

### **Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point 2 bis (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 34 – paragraphe 7 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 bis) À l'article 34, le paragraphe suivant est inséré :***

***«7 bis. Les conducteurs reçoivent une formation sur l'utilisation du tachygraphe afin de tirer le meilleur parti de cet appareil. Ils n'assument pas le coût de cette formation que l'employeur doit leur fournir.»***

## **Amendement 76**

### **Proposition de règlement**

**Article 2 – alinéa 1 – point 2 ter (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 34 – paragraphe 7 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***2 ter) À l'article 34, le paragraphe 7 ter suivant est inséré:***

***«7 ter. Un maximum d'autorités chargées du contrôle devraient être formées à la lecture et au contrôle des tachygraphes.»***

## Amendement 77

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 2 quater (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 36 – paragraphe 1 – point i

*Texte en vigueur*

*i)* les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des **vingt-huit** jours précédents;

*Amendement*

**2 quater) à l'article 36, paragraphe 1, le point i) est modifié comme suit:**

«*i)* les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des **cinquante-six** jours précédents;»

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

## Amendement 78

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 2 quinquies (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 36 – paragraphe 1 – point iii

*Texte en vigueur*

*iii)* toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les **vingt-huit** jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006.

*Amendement*

**2 quater) À l'article 36, paragraphe 1, le point iii) est modifié comme suit:**

«*iii)* toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les **cinquante-six** jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006.»

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&rid=1>)

## Amendement 79

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 2 sexies (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 36 – paragraphe 2 – point ii



*Texte en vigueur*

*ii)* toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les **vingt-huit** jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006;

*Amendement*

*2 sexies) À l'article 36, paragraphe 2, le point ii) est modifié comme suit:*

«*ii)* toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les **cinquante-six** jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006;»

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0165&qid=1512486773548&from=FR>)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Introduction

L'Union s'est dotée d'un ensemble de règles sociales et de règles régissant le marché visant à garantir un secteur du transport routier équitable, fonctionnel, sûr et durable du point de vue social. Les règlements actuellement en vigueur relatifs aux durées de conduite (n° 561/2006) et aux tachygraphes (n° 165/2014) ont été adoptés afin d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs, ainsi que pour renforcer le respect des règles et la concurrence équitable entre transporteurs.

Or, des évaluations ont montré que les lacunes des règles actuellement en vigueur, ainsi qu'un contrôle insuffisant de leur application, empêchent d'atteindre pleinement les objectifs visés. L'existence de règles peu claires ou inadaptées en ce qui concerne les temps de 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 conduisent à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes dans les États membres. Plusieurs États membres ont récemment adopté des mesures unilatérales qui accroissent encore l'insécurité juridique et l'inégalité et l'incohérence du traitement des conducteurs et des transporteurs. Les infractions les plus courantes concernent les temps de repos (25 %), les pauses (23 %), l'enregistrement des durées de conduite (17 %) et les durées de conduite (16 %).

L'évaluation a également mis en évidence l'extrême inefficacité de l'utilisation des outils de contrôle et des systèmes d'échange de données, tachygraphes compris.

### La proposition de la Commission

La Commission a adopté le 31 mai 2017 un train de mesures composé de huit propositions 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.

La proposition à l'examen, qui modifie les règlements (CE) n° 561/2006 (durées de conduite) et (UE) n° 165/2014 (tachygraphes), vise à combler les lacunes des actes en vigueur, à savoir le manque de clarté, l'absence d'uniformité dans l'application et les insuffisances de l'exécution, ainsi qu'à faciliter une coopération renforcée entre États membres et autorités compétentes.

### La position de votre rapporteur

Votre rapporteur se déclare en faveur du train de mesures législatif «L'Europe en mouvement» et de la proposition à l'examen, car ils visent à favoriser des conditions de concurrence équitables au sein du secteur tout en réduisant la charge administrative superflue, en accélérant la numérisation des documents de transport et en renforçant l'application de la législation. Il estime de la plus haute importance de traiter toutes les propositions en même temps afin d'adopter un ensemble cohérent de propositions législatives.

Votre rapporteur entend améliorer la proposition de la Commission dans les domaines clés suivants, avec pour principe directeur «moins de réglementation, plus de numérisation».

## *1. Conditions de travail des conducteurs et flexibilité*

Le transport routier, en particulier sur de longues distances ou transfrontalier, est confronté à une pénurie imminente de conducteurs, tous États membres confondus. Cela s'explique en partie par les conditions de vie et de travail des conducteurs, notamment les longues périodes passées loin de leur lieu de résidence et le manque endémique de lieux d'hébergement adaptés.

### - Davantage de flexibilité dans l'application des durées de conduite et des temps de repos

Les conducteurs participant à des opérations de transport international de longue distance passent de longues périodes loin de leur lieu de résidence. Les exigences actuelles relatives au repos hebdomadaire normal prolongent inutilement ces périodes. Votre rapporteur est donc favorable à la proposition d'adapter les règles de l'Union en matière de repos hebdomadaire normal pour qu'il soit plus facile pour les conducteurs tant d'effectuer des opérations de transport dans le respect des règles que de rejoindre leur lieu de résidence pour le repos hebdomadaire normal, et pour que tous les temps de repos hebdomadaire réduits fassent l'objet d'une compensation intégrale.

### - Retour au lieu de résidence

Votre rapporteur vise à faire en sorte que tous les conducteurs se voient accorder par les transporteurs tant la possibilité que les moyens de rejoindre une fois par mois leur lieu de résidence, sans que le temps de repos qu'ils y prennent ne s'en trouve disproportionnellement amputé. En outre, votre rapporteur propose de définir clairement la notion de «lieu de résidence» pour éviter tout abus.

### - Exigences relatives au repos hebdomadaire normal

Votre rapporteur convient qu'il est nécessaire de clarifier les exigences relatives au repos hebdomadaire normal en ce qui concerne le lieu où le repos hebdomadaire doit être pris, compte tenu des différences qui existent à l'heure actuelle entre États membres en matière d'interprétation et de mise en œuvre de ces exigences.

Votre rapporteur est favorable à la proposition de la Commission d'interdire les repos hebdomadaires de plus de quarante-cinq heures dans le véhicule et souhaite l'élargir pour interdire également le temps de repos hebdomadaire réduit. Votre rapporteur convient que l'employeur doit mettre à disposition des conducteurs un lieu d'hébergement adéquat comprenant un matériel de couchage et des installations sanitaires appropriés si les conducteurs ne sont pas en mesure de prendre un repos hebdomadaire dans un lieu privé de leur choix.

Néanmoins, votre rapporteur rappelle que, pour des motifs liés à la sécurité et aux assurances, il n'est pas souhaitable que le conducteur soit séparé de son véhicule, ce qui explique que le repos dans la cabine soit une pratique courante dans le secteur des transports.

### - Exigences relatives aux zones de stationnement réservées

Votre rapporteur propose dès lors 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 de stationnement répondraient à des exigences diverses, reprises dans le certificat de stationnement réservé qui leur est délivré. Les conducteurs pourraient ainsi y prendre leur

repos dans la cabine. Ces exigences permettraient de faire en sorte que tous les équipements (sanitaires, culinaires et autres) nécessaires pour un repos dans de bonnes conditions soient présents, y compris un système de prépaiement. Votre rapporteur estime important de veiller à ce que l'indemnité journalière des conducteurs soit utilisée dans son but premier, qui est de couvrir les coûts de stationnement et les frais de bouche.

Votre rapporteur estime qu'il convient d'encourager divers acteurs (entreprises, pouvoirs publics locaux et autres) à participer à la construction de zones de stationnement réservées qui seraient ensuite certifiées par l'autorité compétente de l'État membre. Tant que les exigences sont remplies, ces zones de stationnement pourraient être exploitées soit sur un modèle commercial, soit en tant que service public.

#### - Exigences relatives aux durées réelles de conduite

Les conducteurs sont souvent confrontés à des circonstances imprévues qui font qu'il leur est impossible d'atteindre la destination souhaitée pour le repos hebdomadaire sans enfreindre les règles de l'Union. Votre rapporteur est favorable à la proposition de permettre aux conducteurs de faire face plus facilement à de telles circonstances et d'atteindre la destination prévue pour le repos hebdomadaire sans enfreindre les obligations relatives aux durées maximales de conduite. Toutefois, votre rapporteur souhaite modifier la proposition pour n'appliquer ce principe que lorsque le conducteur tente de rejoindre le centre d'opérations auquel il est rattaché en vue de prendre son temps de repos dans son lieu de résidence.

## *2. Contrôle intelligent*

#### - Tachygraphe intelligent

Votre rapporteur estime qu'une amélioration du contrôle de l'application des règles est indispensable pour atteindre les objectifs de la proposition. Des règles claires en matière de coopération administrative régulière entre États membres sont indispensables pour harmoniser les pratiques de contrôle et renforcer ainsi davantage le caractère effectif et efficace du contrôle transfrontalier. À l'heure actuelle, l'utilisation des outils de contrôle varie d'un État membre à l'autre et il n'y a aucune coopération administrative entre États membres, ce qui compromet le contrôle transfrontalier. Votre rapporteur est d'avis qu'une meilleure utilisation des outils numériques peut réduire la charge réglementaire dans de nombreux aspects qui ont trait au contrôle.

À cet égard, votre rapporteur est convaincu que l'utilisation de tachygraphes intelligents dans le transport international doit être rendue obligatoire beaucoup plus tôt que prévu par le règlement actuellement en vigueur. Cela permettrait de bénéficier plus tôt des possibilités offertes par l'engin et de renforcer ainsi l'efficacité des règles et du contrôle de leur application.

Les autorités chargées du contrôle doivent être correctement équipées pour pouvoir exploiter pleinement les informations cruciales fournies par les tachygraphes intelligents.

## ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION AU RAPPORTEUR

La liste suivante est établie sur une base purement volontaire, sous la responsabilité exclusive #MNU[AUTHORGENM][AUTHORGENF]@CHOICE@AUTHORMFMNU#. #MNU[AUTHORARTM][AUTHORARTF]@CHOICE@AUTHORMFMNU# a reçu des contributions des entités ou personnes suivantes pour l'élaboration du rapport, préalablement à son adoption en commission:

| <b>Entité et/ou personne</b>                                    |
|---|
| Euro Control Route  |
| Federatie Nederlandse Vakbeweging                               |
| Christelijk Nationaal Vakbond                                   |
| International Coach Tourism Federation                          |
| Discordia   |
| Transport and Logistics Poland                                  |
| Bundesverband der Deutschen Industrie                           |
| Union internationale des transports routiers                    |
| Association des constructeurs européens d'automobiles           |
| DHL Group   |
| Fédération européenne des travailleurs des transports           |
| Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung         |
| Chambre économique fédérale autrichienne (WKÖ)                  |
| Association polonaise des transporteurs routiers internationaux |
| Association des transports de fret                              |
| CEGROBB   |
| Transport en Logistiek Nederland                                |
| Kiwa Register B.V.  |
| Fédération française des transports routiers                    |
| Conseil des chargeurs européens                                 |
| Amazone   |
| Syndicat danois du secteur des transports et de la logistique   |
| Représentants du gouvernement de divers États membres           |
| Représentants de la Commission européenne                       |

26.4.2018

## **AVIS DE LA COMMISSION DE L'EMPLOI ET DES AFFAIRES SOCIALES**

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

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  
(COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

Rapporteur pour avis (\*): Georges Bach

(\*) Commission associée – article 54 du règlement intérieur

### **JUSTIFICATION SUCCINCTE**

Le secteur des transports est un secteur hautement concurrentiel qui fait face à des défis considérables. Le manque de conducteurs qualifiés est l'une des principales difficultés. Le secteur ne pourra attirer des travailleurs que si les conditions de travail s'améliorent. La conduite nomade, le fait de dormir dans une cabine de poids lourd pendant plusieurs semaines, le travail sous pression et le stress sont les principales causes de l'image souvent négative qu'ont les travailleurs du secteur du transport international.

L'objectif du règlement sur les durées de conduite et les temps de repos est d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et la sécurité routière en général. Si elles sont mises en œuvre et appliquées correctement, les règles actuellement en vigueur sur les durées de conduite et les temps de repos continuent à atteindre cet objectif. Le rapporteur pour avis propose par conséquent de maintenir les règles relatives aux durées de conduite et aux temps de repos telles qu'établies par le règlement en vigueur.

Les différentes interprétations des règles en vigueur dans les États membres sont cependant problématiques pour les entreprises et les conducteurs opérant au-delà des frontières et font qu'il est également plus difficile pour les autorités de mener à bien des contrôles efficaces.

Les autorités nationales et les organismes de contrôle dans les différents États membres doivent coopérer plus étroitement afin de mettre en œuvre et d'appliquer correctement les

règles et de procurer une sécurité juridique aux entreprises et à leurs conducteurs. La mise en place du tachygraphe numérique en 2019 simplifiera les contrôles non seulement pour les autorités nationales mais aussi pour les entreprises et les conducteurs. Compte tenu de la rapidité de l'évolution des technologies numériques, il est nécessaire de raccourcir la période de transition pour l'installation du tachygraphe numérique, de manière à ce que tous les véhicules entrant dans le champ d'application du règlement soient équipés du tachygraphe numérique d'ici à 2024.

Afin de garantir la sécurité routière et d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, le rapporteur pour avis propose d'étendre le champ d'application au transport de marchandises par des véhicules utilitaires légers d'un poids inférieur à 3,5 tonnes utilisés que dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise.

Les conducteurs sont autorisés à passer leurs pauses, leur temps de repos journalier et leur temps de repos hebdomadaire réduit dans la cabine. Dès lors, le rapporteur pour avis soutient pleinement l'idée d'interdire aux conducteurs de dormir dans la cabine pendant le repos hebdomadaire normal de quarante-cinq heures ou plus.

Toutefois, à l'heure actuelle, il manque d'infrastructures appropriées sur les routes européennes pour héberger les conducteurs. Davantage d'efforts sont nécessaires pour assurer un financement suffisant pour la mise en place et/ou l'amélioration d'aires de stationnement sûres, d'installations sanitaires adéquates et d'hébergements appropriés.

Le rapporteur pour avis soutient la proposition de la Commission qui précise que la compensation d'un temps de repos hebdomadaire réduit doit être combinée avec un repos hebdomadaire normal de quarante-cinq heures ou plus. En outre, les entreprises devront organiser le travail des conducteurs de telle manière que ces derniers aient la possibilité de retourner à leur lieu de résidence ou à un autre lieu de leur choix pour y passer un repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation d'un temps de repos hebdomadaire réduit.

Le rapporteur pour avis estime que ces mesures amélioreraient les conditions de travail des conducteurs ainsi que la sécurité routière et rendraient donc le secteur plus attrayant.

## AMENDEMENTS

La commission de l'emploi et des affaires sociales invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

### Amendement 1

#### Proposition de règlement

##### Considérant 1

*Texte proposé par la Commission*

(1) De bonnes conditions de travail pour les conducteurs et des conditions

*Amendement*

(1) De bonnes conditions de travail pour les conducteurs et des conditions

commerciales équitables pour les entreprises de transport routier sont d'une importance primordiale pour faire en sorte que le secteur du transport routier soit sûr, efficace et socialement responsable. Afin de faciliter ce processus, il est essentiel que les règles sociales de l'Union dans le domaine du transport routier soient claires, adaptées à leur objet, faciles à appliquer et à contrôler, et mises en œuvre de manière efficace et cohérente dans l'ensemble de l'Union.

## Amendement 2

### Proposition de règlement

#### Considérant 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

commerciales équitables pour les entreprises de transport routier sont d'une importance primordiale pour faire en sorte que le secteur du transport routier soit sûr, efficace et socialement responsable ***et qu'il puisse attirer des travailleurs qualifiés.*** Afin de faciliter ce processus, il est essentiel que les règles sociales de l'Union dans le domaine du transport routier soient claires, ***proportionnées,*** adaptées à leur objet, faciles à appliquer et à contrôler, et mises en œuvre de manière efficace et cohérente dans l'ensemble de l'Union.

*Amendement*

***(1 bis) La création d'une autorité européenne du travail pourrait jouer un rôle important dans l'application des règles fixées par le présent règlement, notamment en aidant les autorités nationales à coordonner les contrôles, à échanger les informations et les bonnes pratiques et à former les inspecteurs.***

## Amendement 3

### Proposition de règlement

#### Considérant 2

*Texte proposé par la Commission*

(2) À la suite de l'évaluation du caractère effectif et efficace de la mise en œuvre de l'ensemble des règles sociales de l'Union existant dans le domaine du transport routier, et notamment du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>, certaines insuffisances du cadre juridique ***existent*** ont été recensées. L'existence de règles peu claires ***et inadaptées*** en ce qui concerne le

*Amendement*

(2) À la suite de l'évaluation du caractère effectif et efficace de la mise en œuvre de l'ensemble des règles sociales de l'Union existant dans le domaine du transport routier, et notamment du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>, certaines insuffisances ***dans la mise en œuvre*** du cadre juridique ont été recensées. L'existence de règles peu claires en ce qui



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 conduisent à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes dans les États membres. Plusieurs États membres ont récemment adopté des mesures unilatérales qui accroissent encore l'insécurité juridique et l'inégalité de traitement des conducteurs et des transporteurs.

---

<sup>9</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

#### **Amendement 4**

##### **Proposition de règlement Considérant 3**

###### *Texte proposé par la Commission*

(3) L'évaluation ex post du règlement (CE) n° 561/2006 a confirmé que l'application incohérente et inefficace des règles sociales de l'Union était principalement due au manque de clarté des règles, à l'utilisation inefficace des outils de contrôle et à l'insuffisance de la coopération administrative entre les États membres.

#### **Amendement 5**

##### **Proposition de règlement Considérant 4**

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 ***ou à un autre lieu de son choix*** conduisent à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes dans les États membres. Plusieurs États membres ont récemment adopté des mesures unilatérales qui accroissent encore l'insécurité juridique et l'inégalité de traitement des conducteurs et des transporteurs.

---

<sup>9</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

###### *Amendement*

(3) L'évaluation ex post du règlement (CE) n° 561/2006 a confirmé que l'application incohérente et inefficace des règles sociales de l'Union était principalement due au manque de clarté des règles, à l'utilisation inefficace ***et inégale*** des outils de contrôle et à l'insuffisance de la coopération administrative entre les États membres.

*Texte proposé par la Commission*

(4) Des règles claires, adaptées et appliquées de manière uniforme sont également cruciales pour atteindre les objectifs stratégiques consistant à améliorer les conditions de travail des conducteurs, et en particulier à garantir une concurrence non faussée entre les transporteurs et à contribuer à la sécurité routière pour tous les usagers de la route.

*Amendement*

(4) Des règles claires, adaptées et appliquées de manière uniforme sont également cruciales pour atteindre les objectifs stratégiques consistant à améliorer les conditions de travail des conducteurs, et en particulier à garantir une concurrence **loyale et** non faussée entre les transporteurs et à contribuer à la sécurité routière pour tous les usagers de la route.

**Amendement 6**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(5 bis) Le transport de marchandises diffère dans une large mesure du transport de passagers. Les conducteurs de cars ou de bus sont en contact étroit avec leurs passagers et devraient bénéficier de plus de flexibilité pour prendre leurs pauses sans prolonger leur durée de conduite ou réduire la durée de leurs pauses et temps de repos.***

**Amendement 7**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 6**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(6) Les conducteurs participant à des opérations de transport international de longue distance passent de longues périodes loin de leur lieu de résidence. ***Les exigences actuelles relatives au repos hebdomadaire normal prolongent inutilement ces périodes.*** Il est donc souhaitable ***d'adapter*** la disposition relative au repos hebdomadaire normal de manière à ce qu'il soit plus facile pour les

(6) Les conducteurs participant à des opérations de transport international de longue distance passent de longues périodes loin de leur lieu de résidence. Il est donc souhaitable ***d'assurer l'application de*** la disposition relative au repos hebdomadaire normal de manière à ce qu'il soit plus facile pour les conducteurs d'effectuer des opérations de transport dans le respect des règles et

conducteurs d'effectuer des opérations de transport dans le respect des règles et d'atteindre leur lieu de résidence pour le repos hebdomadaire normal, et à ce que tous les temps de repos hebdomadaire réduits fassent l'objet d'une compensation intégrale. Il convient **également** de prévoir que les transporteurs organisent le travail des conducteurs de façon à ce que le temps ainsi passé loin de leur lieu de résidence ne soit pas excessivement long.

d'atteindre leur lieu de résidence pour le repos hebdomadaire normal, et à ce que tous les temps de repos hebdomadaire réduits fassent l'objet d'une compensation intégrale. ***Afin d'assurer des conditions de travail sûres et décentes***, il convient de prévoir que les transporteurs organisent le travail des conducteurs de façon à ce que le temps ainsi passé loin de leur lieu de résidence ne soit pas excessivement long ***et que les conducteurs aient la possibilité de retourner régulièrement à leur lieu de résidence et qu'ils puissent bénéficier de conditions de repos décentes dans des hébergements de qualité. Lorsqu'un conducteur choisit de prendre son repos dans son lieu de résidence, il convient que l'entreprise de transport lui fournisse les moyens financiers et pratiques nécessaires pour y retourner. En outre, la durée du voyage «retour» ne devrait pas être prise en compte aux fins du calcul de la durée de la période de repos. Lorsqu'un conducteur choisit de passer la période de repos dans un lieu autre que son lieu de résidence, cela ne devrait pas être pris en compte aux fins du calcul de son droit aux indemnités de déplacement.***

## Amendement 8

### Proposition de règlement Considérant 7

#### *Texte proposé par la Commission*

(7) Il existe des différences entre les États membres en matière d'interprétation et de mise en œuvre des exigences relatives au repos hebdomadaire, en ce qui concerne le lieu où le repos hebdomadaire doit être pris. Il convient donc de préciser cette exigence pour veiller à ce que les conducteurs disposent d'un lieu d'hébergement ***adéquat*** pour leurs temps de repos hebdomadaire normaux si ce repos n'est pas pris à leur lieu de résidence.

#### *Amendement*

(7) Il existe des différences entre les États membres en matière d'interprétation et de mise en œuvre des exigences relatives au repos hebdomadaire, en ce qui concerne le lieu où le repos hebdomadaire doit être pris. ***Afin d'assurer de bonnes conditions de travail et la sécurité des conducteurs***, il convient donc de préciser cette exigence pour veiller à ce que les conducteurs disposent d'un lieu d'hébergement ***de qualité adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes ou d'un autre lieu***

*de leur choix payé par l'employeur pour leurs temps de repos hebdomadaire normaux si ce repos n'est pas pris à leur lieu de résidence. Les États membres devraient garantir la disponibilité d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres et adaptées aux besoins des conducteurs.*

## **Amendement 9**

### **Proposition de règlement Considérant 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(7 bis) De nombreux transports par route à l'intérieur de l'Union comportent un trajet en navire transbordeur ou en train. Il conviendrait donc de définir des dispositions claires et appropriées en ce qui concerne les temps de repos et les pauses dans ce type de trajet.*

*Justification*

*Des dérogations doivent être prévues pour les repos hebdomadaire en cas de longs trajets en navire transbordeur ou en train, qui concernent principalement la périphérie de l'Union européenne.*

## **Amendement 10**

### **Proposition de règlement Considérant 8 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(8 bis) Afin de protéger les conditions de travail des conducteurs aux lieux de chargement et de déchargement, les propriétaires et les opérateurs de ces installations devraient donner aux conducteurs un accès à des installations sanitaires.*

## Amendement 11

### Proposition de règlement Considérant 11

*Texte proposé par la Commission*

(11) Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts, il convient d'exploiter pleinement le potentiel des systèmes tachygraphiques actuel et futur. Par conséquent, les fonctions du tachygraphe devraient être améliorées afin de permettre une localisation plus précise, en particulier pendant les opérations de transport international.

*Amendement*

(11) Afin d'améliorer l'efficacité du contrôle de l'application des règles sociales au regard des coûts ***et de simplifier ce contrôle***, il convient d'exploiter pleinement le potentiel des systèmes tachygraphiques actuel et futur. Par conséquent, les fonctions du tachygraphe devraient être améliorées afin de permettre une localisation plus précise, en particulier pendant les opérations de transport international. ***La Commission devrait étudier la possibilité de créer un portail de transport routier, tel que le GNSS, qui permettrait aux autorités nationales d'exploiter pleinement le potentiel du tachygraphe intelligent.***

## Amendement 12

### Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(11 bis) La rapidité de l'évolution des nouvelles technologies et de la numérisation dans l'ensemble de l'économie de l'Union et la nécessité d'avoir des conditions de concurrence équitables pour toutes les entreprises du secteur du transport routier international rendent nécessaire le raccourcissement de la période de transition pour l'installation du tachygraphe intelligent dans les véhicules immatriculés. Le tachygraphe intelligent contribuera à améliorer le suivi de l'application du droit de l'Union dans le secteur du transport routier et à simplifier les contrôles, et ainsi à faciliter le travail des autorités nationales. L'obligation d'installation du***

*tachygraphe intelligent dans les véhicules immatriculés devrait être prévue dès que possible et au plus tard en janvier 2021.*

### **Amendement 13**

#### **Proposition de règlement Considérant 11 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(11 ter) L'utilisation de véhicules utilitaires légers pour le transport de marchandises est en augmentation, ce qui entraîne le développement d'une concurrence déloyale, ainsi que des divergences d'application du règlement (CE) n° 561/2006, conduisant à des disparités quant aux conditions de travail ainsi qu'à la remise en question de la sécurité routière. Afin d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs, le champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 devrait être étendu aux véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, à moins que le véhicule ne soit utilisé pour le propre compte de l'entreprise ou du conducteur, ou que la conduite ne constitue pas l'activité principale de la personne qui conduit le véhicule.*

### **Amendement 14**

#### **Proposition de règlement Considérant 11 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(11 quater) Afin de garantir des normes de santé et de sécurité appropriées pour les conducteurs, il est nécessaire de mettre en place ou d'améliorer des aires de stationnement sécurisées, des installations sanitaires appropriées et des hébergements de qualité. Un réseau*

*suffisant d'aires de stationnement devrait exister dans l'Union.*

## **Amendement 15**

### **Proposition de règlement Considérant 11 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(11 quinquies) Dans sa résolution du 9 septembre 2015 intitulée «Mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable», le Parlement européen envisageait la possibilité de créer une agence européenne du transport routier chargée de faire appliquer correctement la législation européenne et de promouvoir la normalisation dans tous les États membres.*

## **Amendement 16**

### **Proposition de règlement Article 1 – alinéa 1 – point -1 (nouveau) Règlement (CE) n° 561/2006 Article 2 – paragraphe 1 – point a**

*Texte en vigueur*

*Amendement*

*a) de marchandises **par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes;** ou*

*-1) À l'article 2, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:*

*«a) de marchandises; ou»*

## **Amendement 17**

### **Proposition de règlement Article 1 – alinéa 1 – point 1 Règlement (CE) n° 561/2006 Article 3 – point h**

*Texte proposé par la Commission*

h) véhicules ou un ensemble de véhicules utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales;

*Amendement*

h) véhicules ou un ensemble de véhicules ***d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes*** utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales;

**Amendement 18**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 3 – point h bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(1 bis) à l'article 3, le point suivant est inséré:***

***«h bis) véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, lorsque le transport n'est pas effectué pour compte d'autrui, mais pour le compte propre de l'entreprise ou du conducteur, et lorsque la conduite ne constitue pas l'activité principale de la personne qui conduit le véhicule;»***

**Amendement 19**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 2**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 4 – point r

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

r) «transport de marchandises à des fins non commerciales»: tout transport de marchandises par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération n'est perçue et qui ne produit aucun revenu.

r) «transport de marchandises à des fins non commerciales»: tout transport de ***passagers ou de*** marchandises par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération ***directe ou indirecte*** n'est perçue et qui ne produit ***directement ou indirectement*** aucun revenu.



*Justification*

*La définition est précisée compte tenu des nouveaux modèles économiques.*

**Amendement 20**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 2 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 4 – point r bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(2 bis) à l'article 4, le point suivant est ajouté:*

*«r bis) «lieu de résidence»: le lieu de résidence officiel du conducteur dans un État membre;»*

**Amendement 21**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 2 ter (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 4 – point r ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*2 ter) à l'article 4, le point suivant est ajouté:*

*«r ter) «véhicule utilitaire léger»: un véhicule utilisé pour le transport de marchandises dont la masse maximale en charge techniquement admissible, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 3,5 tonnes.»*

**Amendement 22**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 4**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 7 – alinéa 3

*Texte proposé par la Commission*

Un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule peut décider de prendre une pause de quarante-cinq minutes dans un véhicule conduit par un autre conducteur, à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le conducteur du véhicule.;

*Amendement*

Un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule peut décider de prendre une pause de quarante-cinq minutes dans un véhicule conduit par un autre conducteur, à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le conducteur du véhicule.

***Pour le transport de passagers par route, le conducteur peut choisir de prendre une pause d'au moins trente minutes suivie d'une pause d'au moins quinze minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer au premier alinéa.***

*Justification*

*Les conducteurs qui transportent des passagers devraient bénéficier de plus de flexibilité pour prendre leurs pauses afin d'adapter celles-ci aux besoins des passagers sans prolonger la durée de conduite ou réduire la durée des pauses et temps de repos.*

**Amendement 23**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 6 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

***(a) au paragraphe 6, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:***

***«6. Au cours de quatre semaines consécutives, un conducteur prend au moins:***

***a) quatre temps de repos hebdomadaires normaux, ou***

***b) deux temps de repos hebdomadaire normaux d'au moins quarante-cinq heures et deux temps de repos hebdomadaire réduits d'au moins vingt-quatre heures.***

***Aux fins du point b), les temps de repos***

*Amendement*

***supprimé***

*hebdomadaire réduits sont compensés par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.»;*

#### **Amendement 24**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 7

##### *Texte proposé par la Commission*

7. Tout temps de repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire *précède* ou *suit immédiatement un* temps de repos hebdomadaire normal d'au moins quarante-cinq heures.;

##### *Amendement*

7. Tout temps de repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire *est pris avant* ou *en prolongement d'un* temps de repos hebdomadaire normal d'au moins quarante-cinq heures.

#### **Amendement 25**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point c**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8 bis

##### *Texte proposé par la Commission*

8 bis. Les temps de repos hebdomadaire normaux et tout repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats,

- a) mis à disposition ou payé par l'employeur, ou
- b) au lieu de résidence du conducteur

##### *Amendement*

8 bis. Les temps de repos hebdomadaire normaux et tout repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont 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:*

- a) mis à disposition ou payé par l'employeur, ou
- b) au lieu de résidence du conducteur ou dans un autre lieu privé de son choix.

ou dans un autre lieu privé de son choix.

## Amendement 26

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point c

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8 ter

#### *Texte proposé par la Commission*

8 ter. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de passer à leur lieu de résidence au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un repos hebdomadaire sur chaque période de trois semaines consécutives.;

#### *Amendement*

8 ter. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de passer à leur lieu de résidence ou dans un autre lieu de leur choix au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un repos hebdomadaire sur chaque période de trois semaines consécutives. ***Le conducteur indique par écrit à l'entreprise de transport, 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 lui fournit les moyens financiers et pratiques de le rejoindre. La durée du voyage «retour» n'est pas prise en compte aux fins du calcul de la durée de la période de repos. Lorsqu'un conducteur choisit de passer la période de repos dans un lieu autre que son lieu de résidence, l'entreprise ne déduit pas les frais de voyage du droit du conducteur aux indemnités de déplacement.***

## Amendement 27

### Proposition de règlement

#### Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point c bis (nouveau)

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 8 – paragraphe 8 quater

*c bis) le paragraphe suivant est inséré:*  
**8 quater. Au plus tard le ... [date d'entrée en vigueur du présent règlement], et tous les deux ans par la suite, les États membres soumettent à la Commission un rapport sur la disponibilité d'installations de repos appropriées pour les conducteurs et d'installations de stationnement sécurisées sur leur territoire. La Commission adopte des actes d'exécution établissant un format commun pour les rapports bisannuels des États membres, conformément à la procédure consultative visée à l'article 24, paragraphe 2.**

**Amendement 28.**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – alinéa 1 – point 6**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 9 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**9.** Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire **réduit**, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal ou ce temps de repos hebdomadaire **réduit**, le conducteur dispose d'une couchette.;

**1.** Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal ou ce temps de repos hebdomadaire, le conducteur dispose d'une couchette.

*Justification*

*Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un*

*navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal ou ce temps de repos hebdomadaire, le conducteur dispose d'une couchette.*

## **Amendement 29**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)**

Règlement (CE) n° 561/2006

Article 10 – paragraphe 1

#### *Texte en vigueur*

1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées, **même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire** si une telle rémunération **est de nature à compromettre la sécurité routière et/ou à encourager** les infractions au présent règlement.

#### *Amendement*

**6 bis) à l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:**

«1. Il est interdit aux entreprises de transport de rémunérer les conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue, **de la rapidité de la livraison** et/ou du volume des marchandises transportées, si une telle rémunération **encourage** les infractions au présent règlement.»

## **Amendement 30**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 2 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)**

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 3 – paragraphe 4

#### *Texte en vigueur*

4. **Quinze ans** après que l'obligation de disposer d'un tachygraphe conformément aux articles 8, 9 et 10 est imposée aux véhicules nouvellement immatriculés, les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État

#### *Amendement*

**-1) à l'article 3, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:**

«4. **Dix-huit mois** après que l'obligation de disposer d'un tachygraphe conformément aux articles 8, 9 et 10 est imposée aux véhicules nouvellement immatriculés, les véhicules circulant dans un État membre autre que leur État

membre d'immatriculation sont équipés d'un tel tachygraphe.

membre d'immatriculation sont équipés d'un tel tachygraphe.»

### Amendement 31

#### Proposition de règlement

##### Article 2 – alinéa 1 – point 2

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 34 – paragraphe 7 – alinéa 1

#### *Texte proposé par la Commission*

«Le conducteur introduit dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière, ainsi que le lieu et le moment où il a franchi une frontière dans le véhicule, à l'arrivée au point d'arrêt approprié. Les États membres peuvent imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur leur territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que ces États membres aient notifié lesdites spécifications géographiques détaillées à la Commission avant le 1<sup>er</sup> avril 1998.»

#### *Amendement*

Le conducteur introduit dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière, ainsi que le lieu et le moment où il a franchi une frontière dans le véhicule, à l'arrivée au ***premier*** point d'arrêt approprié. Les États membres peuvent imposer aux conducteurs de véhicules effectuant un transport intérieur sur leur territoire d'ajouter au symbole du pays des spécifications géographiques plus détaillées, pour autant que ces États membres aient notifié lesdites spécifications géographiques détaillées à la Commission avant le 1<sup>er</sup> avril 1998.

### Amendement 32

#### Proposition de règlement

##### Article 2 – alinéa 1 – point 2 bis (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 36 – paragraphe 1 – point i

#### *Texte en vigueur*

i) les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des ***vingt-huit*** jours précédents;

#### *Amendement*

***(2 bis) à l'article 36, paragraphe 1, le point i) est remplacé par le texte suivant:***

«i) les feuilles d'enregistrement de la journée en cours et celles qu'il a utilisées au cours des ***cinquante-six*** jours précédents;»

### Amendement 33

#### Proposition de règlement

##### Article 2 – alinéa 1 – point 2 ter (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 36 – paragraphe 1 – point iii

*Texte en vigueur*

iii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les **vingt-huit** jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006.

*Amendement*

**2 ter) à l'article 36, paragraphe 1, le point iii) est remplacé par le texte suivant:**

«iii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les **cinquante-six** jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006.»

### Amendement 34

#### Proposition de règlement

##### Article 2 – alinéa 1 – point 2 quater (nouveau)

Règlement (UE) n° 165/2014

Article 36 – paragraphe 2 – point ii

*Texte en vigueur*

ii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les **vingt-huit** jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006.

*Amendement*

**2 quater) à l'article 36, paragraphe 2, le point ii) est remplacé par le texte suivant:**

«ii) toute information enregistrée manuellement et imprimée pendant la journée en cours et pendant les **cinquante-six** jours précédents, conformément au présent règlement et au règlement (CE) n° 561/2006.»



## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

|   |  |           |
|---|--|-----------|
| <b>Titre</b>  | Modification du 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 du règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes   |           |
| <b>Références</b>   | COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)  |           |
| <b>Commission compétente au fond</b><br>Date de l'annonce en séance   | TRAN<br>15.6.2017  |           |
| <b>Avis émis par</b><br>Date de l'annonce en séance                   | EMPL<br>15.6.2017  |           |
| <b>Commissions associées - date de l'annonce en séance</b>            | 14.12.2017   |           |
| <b>Rapporteur(e) pour avis</b><br>Date de la nomination               | Georges Bach<br>3.10.2017  |           |
| <b>Examen en commission</b>   | 23.1.2018  | 26.2.2018 |
| <b>Date de l'adoption</b>   | 25.4.2018  |           |
| <b>Résultat du vote final</b>   | +  | 32        |
|   | -  | 14        |
|   | 0  | 7         |
| <b>Membres présents au moment du vote final</b>                       | Laura Agea, Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Michael Detjen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Dennis Radtke, Terry Reintke, Sofia Ribeiro, Robert Rochefort, Claude Rolin, Siôn Simon, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Jana Žitňanská |           |
| <b>Suppléants présents au moment du vote final</b>                    | Georges Bach, Heinz K. Becker, Rosa D'Amato, Karima Delli, Christelle Lechevalier, Paloma López Bermejo, Evelyn Regner, Anne Sander, Jasenko Selimovic, Michaela Šojdová, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato, Kosma Zlotowski   |           |
| <b>Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final</b> | Dominique Bilde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz  |           |

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL  
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

| <b>32</b> | <b>+</b>  |
|-----------|---|
| ALDE      | Robert Rochefort  |
| EFDD      | Laura Agea, Rosa D'Amato  |
| GUE/NGL   | Rina Ronja Kari, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo, Neoklis Sylikiotis  |
| NI        | Lampros Fountoulis  |
| PPE       | Georges Bach, Heinz K. Becker, Jérôme Lavrilleux, Thomas Mann, Dennis Radtke, Sofia Ribeiro, Claude Rolin, Anne Sander  |
| S&D       | Guillaume Balas, Vilija Blinkevičiūtė, Michael Detjen, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Agnes Jongerius, Jan Keller, Javi López, Georgi Pirinski, Evelyn Regner, Siôn Simon, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato |
| VERTS/ALE | Karima Delli, Jean Lambert, Terry Reintke   |

| <b>14</b> | <b>-</b>   |
|-----------|--|
| ECR       | Czesław Hoc, Anthea McIntyre, Ulrike Trebesius, Jana Žitňanská, Kosma Złotowski                          |
| ENF       | Dominique Bilde, Christelle Lechevalier, Dominique Martin  |
| PPE       | Danuta Jazłowiecka, Adam Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Marek Plura, Michaela Šojdřová, Romana Tomc |

| <b>7</b> | <b>0</b>   |
|----------|--|
| ALDE     | Enrique Calvet Chambon, Martina Dlabajová, Marian Harkin, Jasenko Selimovic, Yana Toom |
| GUE/NGL  | João Pimenta Lopes   |
| PPE      | Verónica Lope Fontagné   |

Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

|   |   |           |           |
|---|---|-----------|-----------|
| <b>Titre</b>  | Modification du 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 du règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes  |           |           |
| <b>Références</b>   | COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD)   |           |           |
| <b>Date de la présentation au PE</b>                                  | 31.5.2017   |           |           |
| <b>Commission compétente au fond</b><br>Date de l'annonce en séance   | TRAN<br>15.6.2017   |           |           |
| <b>Commissions saisies pour avis</b><br>Date de l'annonce en séance   | EMPL<br>15.6.2017   |           |           |
| <b>Commissions associées</b><br>Date de l'annonce en séance           | EMPL<br>14.12.2017  |           |           |
| <b>Rapporteurs</b><br>Date de la nomination                           | Wim van de Camp<br>30.6.2017  |           |           |
| <b>Examen en commission</b>   | 23.1.2018   | 20.3.2018 | 15.5.2018 |
| <b>Date de l'adoption</b>   | 4.6.2018  |           |           |
| <b>Résultat du vote final</b>   | +: 33   | –: 14     | 0: 1      |
| <b>Membres présents au moment du vote final</b>                       | Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Tomasz Piotr Poreba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |           |           |
| <b>Suppléants présents au moment du vote final</b>                    | Bas Eickhout, Michael Gahler, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Marek Plura, Franck Proust, Dario Tamburrano   |           |           |
| <b>Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final</b> | Frank Engel, José Manuel Fernandes, Lampros Fountoulis, Barbara Kappel, Andrey Novakov, Marco Valli   |           |           |
| <b>Date du dépôt</b>  | 7.6.2018  |           |           |

## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

| 33      | +  |
|---------|--|
| ALDE    | Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička   |
| ECR     | Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Złotowski   |
| GUE/NGL | Merja Kyllönen   |
| PPE     | Deirdre Clune, Andor Deli, Frank Engel, José Manuel Fernandes, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Marek Plura, Claudia Schmidt, Wim van de Camp |
| S&D     | Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, David-Maria Sassoli, Clăudia Țapardel, Marita Ulvskog, Janusz Zemke                              |

| 14        | -  |
|-----------|--|
| EFDD      | Daniela Aiuto, Dario Tamburrano, Marco Valli         |
| ENF       | Marie-Christine Arnautu, Barbara Kappel              |
| GUE/NGL   | Marie-Pierre Vieu                                    |
| NI        | Lampros Fountoulis                                   |
| EPP       | Georges Bach, Franck Proust                          |
| S&D       | Lucy Anderson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy |
| VERTS/ALE | Michael Cramer, Bas Eickhout, Keith Taylor           |

| 1   | 0                   |
|-----|---------------------|
| PPE | Massimiliano Salini |

### Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention