



---

TEXTES ADOPTÉS

---

**P8\_TA(2019)0340**

**Durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire, durée minimale des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires et localisation au moyen de tachygraphes \*\*\*I**

Résolution législative du Parlement européen du 4 avril 2019 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 du 1<sup>er</sup> février 2018<sup>2</sup>,
  - 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;

---

<sup>1</sup> JO C 197 du 8.6.2018, p. 45.

<sup>2</sup> JO C 176 du 23.5.2018, p. 57.

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

**Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 4 avril 2019 en vue de l'adoption du règlement (UE) .../... 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**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 197 du 8.6.2018, p. 45.

<sup>2</sup> JO C 176 du 23.5.2018, p. 57.

<sup>3</sup> Position du Parlement européen du 4 avril 2019.

considérant ce qui suit:

- (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 *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. [Am. 346]

- (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>4</sup>, certaines insuffisances ***dans la mise en œuvre*** 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 ***ou à un autre lieu de leur 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.*** [Am. 347]

---

<sup>4</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).

- (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. [Am. 348]*
- (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. [Am. 349]*
- (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.* [Am. 350]

- (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.  
[Am. 351]
- (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. [Am. 352]*
- (4 ter) 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. [Am. 353/rév]*
- (5) Les exigences existantes applicables aux pauses se sont révélées inadaptées et impraticables dans le cadre de la conduite en équipage. Par conséquent, il convient d'adapter l'exigence relative à l'enregistrement des pauses à la spécificité des opérations de transport effectuées dans le cadre de la conduite en équipage.

- (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. [Am. 354]***
- (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 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. ***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. [Am. 355]***

*(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.*

**[Am. 356]**

*(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. [Am. 357]*

*(6 quater) Le rythme soutenu des avancées technologiques entraîne une sophistication de plus en plus importante des systèmes de conduite autonome. À l'avenir, ces systèmes 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 du groupe de travail CEE-ONU. La Commission devrait présenter 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. [Am. 358]*

(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 ~~adéquat~~ *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.*

[Am. 359]

(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.*

[Am. 360]

(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.* [Am. 361]

- (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. [Am. 362]*
- (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. [Am. 363]*
- (8)** 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 violer les règles de l'Union. Il est opportun de permettre aux conducteurs de faire face plus facilement à de telles circonstances et d'atteindre la destination prévue pour le repos hebdomadaire sans violer les obligations relatives aux durées maximales de conduite.
- (8 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. [Am. 364]*

- (9) Afin de réduire et d'empêcher les divergences entre les pratiques de contrôle et de renforcer encore le caractère effectif et efficace du contrôle transfrontière, il est essentiel d'établir des règles claires en matière de coopération administrative régulière entre États membres.
- (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. [Am. 365]*
- (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. [Am. 366]*

*(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. [Am. 367]*

(10) En vue d'assurer des conditions uniformes d'application du règlement (CE) n° 561/2006, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission afin de clarifier toutes les dispositions dudit règlement et d'établir des approches communes en ce qui concerne leur application et leur contrôle. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (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 ~~d'exploiter pleinement le potentiel des~~ **transport international, les** systèmes tachygraphiques ~~actuel-actuels~~ et ~~future~~ **intelligents**. Par conséquent, les fonctions du tachygraphe devraient être améliorées afin de permettre une localisation plus précise, en particulier pendant les opérations de transport international. [Am. 368]
- (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.* [Am. 369]
- (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.»* [Am. 370]

*(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.*

**[Am. 371]**

(12) Il y a donc lieu de modifier le règlement (CE) n° 561/2006 et le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil<sup>6</sup> en conséquence,

*(12 bis) Reconnaît que le transport de marchandises est différent du transport de personnes. Les conducteurs d'autocars sont en contact étroit avec leurs passagers et devraient bénéficier de conditions plus adaptées dans le cadre du présent règlement, sans prolonger leur durée de conduite ou réduire la durée de leurs pauses et temps de repos. Partant, la Commission examine s'il est possible d'adopter des règles spécifiques à ce secteur, notamment en ce qui concerne les services occasionnels, tels que définis à l'article 2, paragraphe 1, point 4, du 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. [Am. 372]*

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

---

<sup>6</sup> Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

*Article premier*

Le règlement (CE) n° 561/2006 est modifié comme suit:

**(-1) à l'article 2, paragraphe 1, le point suivant est inséré:**

**«(-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»; [Am. 373]**

**(-1 bis) à l'article 3, le point a bis) est remplacé par le texte suivant:**

**«a bis) véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions, *ou pour le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale dans l'exploitation qui emploie le conducteur*, pour autant que ces véhicules ne soient utilisés que dans un rayon de **150** kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise de transport et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;» [Am. 374]**

(1) à l'article 3, le point h) est remplacé par le texte suivant:

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

**(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;»;** [Am. 375]

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

«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.»; [Am. 376]

**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.»;** [Am. 377]

**2 ter) 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.»; [Am. 378]

(3) à l'article 6, paragraphe 5, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Un conducteur enregistre comme autre tâche tout temps tel que défini à l'article 4, point e), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre tout temps de disponibilité, tel que défini à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, conformément à l'article 34, paragraphe 5, point b) iii), du règlement (UE) n° 165/2014. Cet enregistrement est inscrit manuellement sur une feuille d'enregistrement, sur une sortie imprimée ou à l'aide de la fonction de saisie manuelle offerte par l'appareil de contrôle.»;

(4) à l'article 7, le troisième alinéa suivant est ajouté:

«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.»;

(5) l'article 8 est modifié comme suit:

(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 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.»; [Am. 379]~~

(b) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«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.»; [Am. 381]

(c) les paragraphes suivants sont insérés:

«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. Ce lieu d'hébergement est: [Am. 382]***

- 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.

8 ter. Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de passer ~~à~~***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 ~~sur~~***avant la fin de*** chaque période de ~~trois~~***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 dans son lieu de résidence, l'entreprise de transport lui fournit les moyens nécessaires pour le rejoindre. L'entreprise documente la manière dont elle s'acquitte de cette obligation et conserve cette documentation dans ses locaux afin de la présenter si les autorités de contrôle en font la demande. [Am. 385]***

***«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.»; [Am. 386]***

*c bis) le paragraphe suivant est ajouté:*

*9 bis. Au plus tard le ... [deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], la Commission examine s'il est possible d'adopter des règles plus adaptées en ce qui concerne les conducteurs qui assurent des services occasionnels de transport de voyageurs, tels que définis à l'article 2, paragraphe 1, point 4, du 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, et en rend compte au Parlement et au Conseil. [Am. 380]*

*(5 bis) l'article suivant est inséré:*

*«Article 8 bis*

- 1. Au plus tard ... [six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres communiquent à la Commission les lieux où sont situées les zones de stationnement réservées disponibles sur leurs territoires et notifient par la suite tout changement relatif à ces informations. La Commission dresse la liste de toutes les zones de stationnement réservées accessibles au public sur un site internet officiel unique régulièrement mis à jour.*

2. *Toutes les zones de stationnement qui disposent au moins des installations et équipements visés à l'annexe I, et qui sont publiées par la Commission conformément au paragraphe 2, peuvent indiquer à l'entrée qu'elles sont des 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.*
4. *Les États membres enquêtent sur les plaintes liées aux zones de stationnement réservées certifiées qui ne sont pas conformes aux critères établis à l'annexe.*
5. *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. Ce rapport est accompagné du projet de règlement établissant des normes et des procédures pour la certification des zones de stationnement réservées visées au paragraphe 4 du présent article. 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.» [Am. 387]*

(6) à l'article 9, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«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 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.»;  
[Am. 388]

**(6 bis) à l'article 9, le paragraphe suivant est inséré:**

**«1 bis. La dérogation prévue 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.»; [Am. 389]**

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

**«1. Il est interdit aux entreprises de transport d'accorder un supplément de rémunération aux conducteurs qu'elles emploient ou qui sont mis à leur disposition en fonction de la distance parcourue, de la rapidité de la livraison et/ou du volume des marchandises transportées, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire, si une telle rémunération encourage les infractions au présent règlement.»  
[Am. 390]**

(7) à l'article 12, l'alinéa suivant est ajouté:

«Le conducteur peut déroger **exceptionnellement** à l'article 8, ~~paragraphe 2, 6,~~  
**paragraphes 1** et à l'article 8, ~~paragraphe 6, deuxième alinéa, 2,~~ pour pouvoir atteindre,  
**dans** un lieu d'hébergement adapté tel que visé à l'article 8, ~~paragraphe 8 bis,~~ et y prendre  
**délai de deux heures, le centre d'opérations de son employeur auquel il est rattaché,**  
**après** un repos journalier ou hebdomadaire **de trente minutes**, pour autant que cela ne  
compromette pas la sécurité routière, **pour y entamer son** ~~-. 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 **normal**. 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~~ **Cette période de deux heures au maximum est compensée**  
**par une période de repos équivalente prise en bloc avec tout autre temps de repos, avant**  
**la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.**»; [Am. 391]

**(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 que 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.*»; [Am. 392]

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

«e) véhicules circulant 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.*»; [Am. 393]

**(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;»;** [Am. 394]

**(8) à l'article 14, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:**

**«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.»;*** [Am. 395]

(9) l'article 15 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 15*

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 informent la Commission des règles nationales pertinentes applicables à ces conducteurs ***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.***»; [Am. 396]

(9 bis) à l'article 17, le paragraphe suivant est inséré:

***«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 s'accompagne, 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.»***; [Am. 397]

(10) à l'article 19, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«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 ~~la~~ gravité telle que ~~déterminée conformément de l'infraction~~ ***telle qu'indiquée*** à l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>7</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 ~~ainsi que le régime des sanctions au plus tard à la date visée à l'article 29, deuxième alinéa,~~ ***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 ~~de celles-ci~~ ***concernant ces éléments.*** La Commission informe les États membres ~~en conséquence~~ ***de ces mesures et régimes de sanctions et de toute modification les concernant.***»;

---

<sup>7</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 L 102 du 11.4.2006, p. 35).

***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. [Am. 398]***

(11) l'article 22 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres travaillent en étroite coopération et s'accordent mutuellement assistance sans délai injustifié afin de faciliter l'application cohérente du présent règlement et le contrôle efficace du respect de celui-ci, conformément aux exigences énoncées à l'article 8 de la directive 2006/22/CE.»;

(b) au paragraphe 2, le point c) suivant est ajouté:

«c) toute autre information particulière, y compris le niveau de risque de l'entreprise, susceptible d'avoir des conséquences sur le respect des dispositions du présent règlement.»;

(c) les paragraphes suivants sont insérés:

«3 *bis*. Aux fins de la communication d'informations dans le cadre du présent règlement, les États membres utilisent les organismes chargés des contacts intracommunautaires désignés en application de l'article 7 de la directive 2006/22/CE.

3 *ter*. La coopération et l'assistance mutuelle en matière administrative sont fournies gratuitement.»;

(12) à l'article 25, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«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.»; [Am. 399]

*(12 bis) 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 poubelles 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 la clôture ou à proximité 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 affiché(s) en bonne place.» [Am. 400]*

## Article 2

Le règlement (UE) n° 165/2014 est modifié comme suit:

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

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>8</sup>, de la directive 92/6/CEE du Conseil<sup>9</sup>, **du règlement (CE) n° 1072/2009, de la directive 92/106/CEE du Conseil<sup>10</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. [Am. 401]**

---

<sup>8</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>9</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>10</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).**

*(-1 bis) à l'article 2, paragraphe 2, le point suivant est inséré:*

*«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;»;*  
[Am. 402]

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

*«4. Au plus tard<sup>11</sup> le ... [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*

---

<sup>11</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.*

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. », [Am. 403]*

*(-1 quater) à l'article 3, le paragraphe suivant est inséré:*

*«4 bis. Au plus tard le ... [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.» [Am. 404]*

*(-1 quinquies) à l'article 3, le paragraphe suivant est inséré:*

*«4 ter. Au plus tard le ... [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 d'exécution (UE) 2016/799<sup>12</sup> de la Commission sont équipés d'un tachygraphe intelligent.» [Am. 405]*

---

<sup>12</sup> *Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants (JO L 139 du 26.5.2016, p. 1).*

*-1 sexies) à l'article 4, paragraphe 2, après le troisième tiret, le tiret suivant est inséré:*

*«dispose d'une capacité de mémoire suffisante pour stocker toutes les informations requises en vertu du présent règlement;» [Am. 406]*

*-1 septies) 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) 2016/679.»; [Am. 407]*

*-1 octies) à l'article 7, la phrase introductive du paragraphe 1 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:»  
[Am. 408]

(1) à l'article 8, paragraphe 1, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— toutes les trois heures de temps de conduite accumulé et chaque fois que le véhicule franchit une frontière *d'un État membre*; [Am. 409]  
— *chaque fois que le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement*;» [Am. 410]

*(1 bis) à l'article 8, paragraphe 1, l'alinéa suivant est inséré:*

*«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.»; [Am. 411]*

*(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.»; [Am. 412]*

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

*«2. Au plus tard le ... [un an après l'entrée en vigueur du présent règlement], 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.» [Am. 413/rév]*

*(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 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.» **[Am. 414]**

*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.

*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.»; [Am. 415]*

*1 septies) À l'article 34, paragraphe 5, point b), le point iv) est remplacé par le texte suivant:*

«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.»; [Am. 416]

(2) à l'article 34, paragraphe 7, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«7. **Lorsque le tachygraphe ne permet pas d'enregistrer automatiquement le franchissement d'une frontière,** Le conducteur introduit dans le tachygraphe numérique, 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, ainsi que le lieu et le moment où il a franchi une frontière.  ~~dans le véhicule, à l'arrivée au point d'arrêt approprié.~~ **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.». [Am. 417]

(2 bis) «À l'article 34, le paragraphe suivant est ajouté:

«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.**»; [Am. 418]

**(2 ter)** «à l'article 34, le paragraphe suivant est ajouté:

«7 ter. *Un maximum d'autorités chargées du contrôle devraient être formées à la lecture et au contrôle des tachygraphes.*»; [Am. 419]

**2 quater)** 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;» [Am. 420]

**2 quinquies)** 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.» [Am. 421]

**2 sexies)** 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;» [Am. 422]

*Article 3*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à ..., le

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*