Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1258

2.5.2024

RÈGLEMENT (UE) 2024/1258 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 24 avril 2024

modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs et en ce qui concerne le pouvoir des États membres d'infliger des sanctions en cas d'infractions au règlement (UE) nº 165/2014 commises dans un autre État membre ou dans un pays tiers

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 [1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [2],

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 efficace, sûr et socialement responsable, garantir la non-discrimination et attirer des travailleurs qualifiés. Il est par conséquent essentiel que les règles sociales de l'Union dans le domaine des transports par route 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.

(2) Les règles relatives aux durées maximales de conduite journalières et hebdomadaires et aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires fixées dans le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil [3] s'appliquent aux transporteurs routiers et à leurs conducteurs, qu'ils assurent le transport de voyageurs ou de marchandises ou que le transport de voyageurs soit régulier ou occasionnel.

(3) Les spécificités du secteur du transport occasionnel de voyageurs par route ne sont pas partagées par le secteur du transport de marchandises par route ou le secteur du transport régulier de voyageurs par route. Le transport occasionnel de voyageurs par route se caractérise par une forte saisonnalité et des durées de conduite différentes, ainsi que par des distances de conduite variables en fonction des activités touristiques entreprises par les voyageurs. Le secteur doit répondre aux besoins des voyageurs, tels que les demandes imprévues et impromptues d'arrêts supplémentaires, de changements d'itinéraires ou de changements d'horaires, dans la mesure du possible. Le transport occasionnel de voyageurs par route exige généralement moins de temps de conduite que le transport de marchandises ou les services réguliers de transport par autobus. En outre, les conducteurs dorment généralement à l'hôtel et conduisent rarement la nuit. Dans le même temps, les conducteurs peuvent être amenés, pendant leur temps de travail, à effectuer des activités supplémentaires, qui résultent souvent d'interactions avec des voyageurs.

(4) Il ressort de l'évaluation ex post du règlement (CE) nº 561/2006 que certaines des règles uniformes relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos ne sont pas adaptées aux spécificités des services occasionnels de transport de voyageurs par route. D'autres évaluations entreprises par la Commission à cet égard indiquent que certaines des exigences du règlement (CE) nº 561/2006 relatives aux pauses et aux temps de repos journaliers et hebdomadaires ne sont ni adaptées ni pratiques pour les conducteurs et les transporteurs assurant le transport occasionnel de voyageurs par route, car elles ont une incidence négative sur la capacité d'organiser des services occasionnels de transport de voyageurs efficaces et de qualité, sur les conditions de travail des conducteurs et, par conséquent, sur la sécurité routière.

[1] JO C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.
[2] Position du Parlement européen du 13 mars 2024 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2024.
[3] Règlement (CE) nº 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) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

(5) Il convient par conséquent d'adapter les exigences relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos afin de répondre aux besoins spécifiques des services occasionnels de transport de voyageurs par route. Il convient également d'aligner les règles applicables aux services occasionnels nationaux et internationaux de transport de voyageurs par route.

(6) Une plus grande flexibilité des règles relatives à la programmation des pauses et des temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne devrait en aucun cas compromettre la sécurité des conducteurs ou la sécurité routière, accroître le niveau de fatigue des conducteurs ou entraîner une détérioration des conditions de travail. Par conséquent, cette souplesse ne devrait pas modifier les règles actuelles relatives aux durées minimales totales des pauses, aux durées maximales de conduite journalières et hebdomadaires, à la durée de conduite maximale fixée pour deux semaines et à la durée maximale de travail conformément au droit applicable, y compris la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]).

(7) Afin de garantir une définition uniforme des services occasionnels de transport de voyageurs, il est nécessaire de préciser que la définition figurant dans le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil ([5]) couvre à la fois les services nationaux et les services internationaux. Il convient également de mettre à jour la définition du service régulier de transport de voyageurs afin de faire référence au règlement (CE) n° 1073/2009 qui a abrogé le règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil ([6]).

(8) Une plus grande flexibilité dans la programmation des pauses des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne devrait en aucun cas engendrer plus de fatigue ou de stress pour les conducteurs. Il convient de veiller à ce que les conducteurs prennent des pauses d'une durée minimale nécessaire pour leur permettre de se reposer convenablement et suffisamment. Par conséquent, il convient de fixer une durée minimale pour chaque pause. Les conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route devraient être autorisés à fractionner leur pause obligatoire en deux pauses d'au moins 15 minutes chacune, tout en respectant la durée minimale totale requise de 45 minutes de pause. Une plus grande flexibilité dans la programmation des pauses ne devrait toutefois pas empêcher les conducteurs de prendre des pauses dépassant la durée minimale obligatoire ou de prendre des pauses supplémentaires.

(9) Afin de garantir que cette plus grande flexibilité dans la programmation des temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route ne fait pas l'objet d'un usage abusif, il est essentiel de délimiter clairement le champ d'application de cette flexibilité. Par conséquent, les conducteurs devraient pouvoir repousser le début de leurs temps de repos journaliers d'une durée maximale d'une heure, lorsque la période de conduite pour le jour en question n'a pas dépassé sept heures, et ne devraient pouvoir repousser le début de leurs temps de repos journaliers que lorsqu'ils effectuent des services occasionnels uniques de transport de voyageurs de six jours ou plus. Cette flexibilité devrait en outre être limitée de sorte qu'il ne soit possible de recourir à cette dérogation aux règles relatives aux temps de repos qu'une seule fois pendant la durée du voyage, ou deux fois dans le cadre de services occasionnels uniques de transport de voyageurs de huit jours ou plus. Le recours à ladite dérogation n'affecte pas l'heure de début la plus tardive d'un temps de repos hebdomadaire. Afin d'assurer une exécution effective et efficace des règles, jusqu'à ce qu'une feuille de route numérique soit disponible, une copie de la feuille de route en format papier ou électronique devrait être utilisée, en plus des enregistrements du tachygraphe.

(10) Les contrôles, par les autorités nationales compétentes, du respect des dispositions du présent règlement concernant les pauses et les temps de repos seront soutenues, le cas échéant, par l'Autorité européenne du travail (AET).

(11) Le fait de limiter la possibilité de report du repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum aux seuls services occasionnels internationaux de transport de voyageurs a une incidence négative du point de vue de l'égalité de traitement et de la concurrence loyale et non faussée entre les transporteurs, en particulier les petites et moyennes entreprises. Les services occasionnels nationaux de transport de voyageurs pourraient également être assurés dans les mêmes conditions que les services occasionnels internationaux de transport de voyageurs eu égard à la distance parcourue, à la durée du voyage ou aux services rendus aux voyageurs. Par conséquent, les services occasionnels nationaux de transport de voyageurs devraient également bénéficier de cette possibilité de report du repos hebdomadaire.

([4]) 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).

([5]) 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 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

([6]) Règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus (JO L 74 du 20.3.1992, p. 1).

(12) Afin de faciliter l'exécution des règles, les conducteurs devraient conserver à bord du véhicule et tout au long du voyage, une feuille de route contenant des informations essentielles sur le voyage. Une telle feuille de route est déjà utilisée pour les services occasionnels internationaux de transport de voyageurs, au titre du règlement (CE) nº 1073/2009. En conformité avec les dispositions du règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil ([7]) relatives aux informations enregistrées manuellement, les conducteurs devraient également conserver à bord des copies papier ou électroniques des feuilles de route couvrant les services occasionnels de transport de voyageurs par route effectués au cours des 28 jours précédents et, à compter du 31 décembre 2024, au cours des 56 jours précédents.

(13) Afin d'améliorer l'effectivité et l'efficacité de l'exécution des règles, il convient de mettre en place des mesures de contrôle et des exigences en tirant pleinement parti des outils numériques. La Commission devrait évaluer les mesures qui sont adéquates pour numériser la feuille de route.

(14) Afin d'assurer l'efficacité et une qualité élevée des services occasionnels de transport de voyageurs, ainsi que d'améliorer les conditions de travail et de conduite des conducteurs, la Commission devrait évaluer l'exécution des règles applicables aux services occasionnels de transport de voyageurs et leur effet sur les conditions de travail des conducteurs et l'attractivité du secteur. La Commission devrait notamment contrôler le recours aux dérogations introduites par le présent règlement en évaluant si la durée de conduite totale accumulée pendant la période couverte par une dérogation est ou non excessive, contribue ou non à la fatigue et au stress ressentis par le conducteur ou affecte ou non la sécurité routière.

(15) Le règlement (CE) nº 561/2006 exige des États membres qu'ils établissent des règles concernant les sanctions pour infraction audit règlement et au règlement (UE) nº 165/2014 et qu'ils veillent à ce que ces règles soient appliquées. Dans son arrêt du 9 septembre 2021 dans l'affaire C-906/19 ([8]), la Cour de justice a précisé qu'il est interdit aux États membres d'infliger une sanction après avoir constaté une infraction au règlement (UE) nº 165/2014 qui a été commise sur le territoire d'un autre État membre et pour laquelle une sanction n'a pas encore été infligée. La Cour a reconnu que dans la mesure où cet aspect de la réglementation de l'Union en vigueur pourrait avoir des effets négatifs sur les conditions de travail des conducteurs et sur la sécurité routière, il appartient au législateur de l'Union de décider d'une éventuelle modification. Étant donné que les infractions aux règlements (CE) nº 561/2006 et (UE) nº 165/2014 se produisent souvent simultanément, et que l'objectif du règlement (UE) nº 165/2014 est d'assurer le respect du règlement (CE) nº 561/2006, il convient que des sanctions puissent être infligées à une entreprise ou à un conducteur pour des infractions aux deux règlements lorsque ces infractions sont constatées sur le territoire d'un État membre mais ont été commises sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

(16) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir assurer une concurrence loyale et améliorer les conditions de travail et la sécurité routière par l'harmonisation des règles relatives aux pauses et aux temps de repos des conducteurs assurant des services occasionnels de transport de voyageurs par route, et veiller à ce que les États membres soient en mesure d'infliger des sanctions pour des infractions, constatées sur leur territoire, aux règles relatives aux tachygraphes, où que ces infractions aient été commises, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent, en raison de leur nature, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(17) La Commission devrait promouvoir, avec la pleine participation des partenaires sociaux et des États membres, une approche commune de la mise en œuvre, de l'application et de l'exécution du présent règlement, y compris en élaborant des lignes directrices et en encourageant la coopération entre toutes les parties concernées.

(18) Afin de permettre la bonne exécution du présent règlement, la Commission devrait inclure, dès qu'il est procédé à la révision du règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission ([9]) ou de tout acte d'exécution le remplaçant, et au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, des spécifications techniques pour les tachygraphes intelligents facilitant les contrôles de conformité par les autorités de contrôle, de manière que les tachygraphes intelligents enregistrent également si le véhicule effectue des services réguliers ou occasionnels de transport de voyageurs.

(19) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) nº 561/2006 en conséquence,

([7]) Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 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).

([8]) Arrêt de la Cour de justice du 9 septembre 2021, procédure pénale contre FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, paragraphe 45.

([9]) Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) nº 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).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) nº 561/2006 est modifié comme suit:

1) À l'article 4, le point n) est remplacé par le texte suivant:

«n) "services réguliers de transport de voyageurs": les "services réguliers" et les "services réguliers spécialisés" tels qu'ils sont définis à l'article 2, points 2) et 3), du règlement (CE) nº 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil (*), qu'ils soient nationaux ou internationaux;

n *bis*) "services occasionnels de transport de voyageurs": les "services occasionnels" tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 4), du règlement (CE) nº 1073/2009, qu'ils soient nationaux ou internationaux;

(*) Règlement (CE) nº 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 modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).».

2) À l'article 7, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième alinéa:

«Pour un conducteur assurant un service occasionnel de transport de voyageurs, la pause visée au premier alinéa peut également être remplacée par deux pauses d'au moins quinze minutes chacune, réparties au cours de la période de conduite visée au premier alinéa, de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.».

3) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«2 *bis*. Pour autant que la sécurité routière et les conditions de travail du conducteur ne soient pas compromises, un conducteur assurant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins six périodes consécutives de 24 heures peut déroger au paragraphe 2, premier alinéa, en prenant le temps de repos journalier une fois dans un délai maximal de 25 heures après la fin du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent, à condition que la durée de conduite totale accumulée pour ce jour n'ait pas dépassé sept heures. Dans le respect des mêmes conditions, cette dérogation peut être utilisée deux fois pendant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins huit périodes consécutives de 24 heures. Le recours à cette dérogation est sans préjudice de la durée maximale de travail prévue par le droit applicable.»;

b) le paragraphe 6 *bis* est modifié comme suit:

i) la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«Par dérogation au paragraphe 6, un conducteur assurant un service occasionnel unique de transport de voyageurs peut repousser le 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:»;

ii) le point a) est supprimé;

iii) l'alinéa suivant est ajouté:

«La Commission examine les possibilités de numérisation de la feuille de route visée à l'article 16, paragraphe 4, dans le cadre des efforts plus larges de numérisation dans le secteur du transport routier.».

4) À l'article 16, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«4. Aux fins des contrôles routiers, jusqu'à ce qu'une feuille de route numérique soit disponible, le conducteur doit être en mesure de justifier le recours aux dérogations prévues à l'article 7, troisième alinéa, et à l'article 8, paragraphes 2 *bis* et 6 *bis*, en:

a) conservant à bord du véhicule une feuille de route remplie, contenant les informations requises conformément au règlement (CE) nº 1073/2009, que l'entreprise de transport est chargée de fournir au conducteur avant chaque voyage; et

b) conservant à bord du véhicule des copies papier ou électroniques de ces feuilles de route couvrant les 28 jours précédents et, à partir du 31 décembre 2024, les 56 jours précédents.

L'obligation prévue au premier alinéa, point b), cesse de s'appliquer au plus tard lorsque le véhicule utilise un tachygraphe permettant l'enregistrement du type de service de transport de voyageurs visé au paragraphe 5.

Pour les services nationaux, la feuille de route applicable aux services internationaux peut être utilisée, en indiquant son utilisation pour un service national. La Commission peut, par la voie d'un acte d'exécution, définir le format de la feuille de route pour les services nationaux afin de simplifier les contrôles de conformité s'il y a lieu. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2 *bis*.

Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission évalue les options pour la numérisation de la feuille de route pour les conducteurs qui assurent des services occasionnels de transport de voyageurs, en termes de faisabilité, de rapport coût-efficacité et d'incidence sur l'applicabilité et les conditions de travail des conducteurs et, le cas échéant, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition législative concernant cette numérisation.

Cette évaluation porte sur l'élaboration d'une feuille de route numérique contenant les informations requises conformément au règlement (CE) nº 1073/2009, afin de permettre à ces informations d'être enregistrées électroniquement avant le début du voyage dans une interface multilingue à laquelle les opérateurs ont accès. À cette fin, la Commission peut également étudier la possibilité d'élaborer un ou plusieurs nouveaux modules du système d'information du système d'information du marché intérieur établi par le règlement (UE) nº 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil (*).

5. Afin d'assurer l'application et l'exécution uniformes de l'article 7, troisième alinéa, et de l'article 8, paragraphes 2 *bis* et 6 *bis*, la Commission adopte, dès qu'il est procédé à la révision du règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission (**) ou de tout acte d'exécution le remplaçant, et au plus tard le 23 novembre 2025, des actes d'exécution définissant les spécifications techniques appropriées qui permettent d'enregistrer et de stocker sur le tachygraphe les données relatives au type de service de transport de voyageurs, à savoir le service régulier ou occasionnel de transport de voyageurs. La date d'application de ces actes d'exécution est fixée après consultation des parties prenantes concernées. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2 *bis*.

(*) Règlement (UE) nº 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission (règlement IMI) (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

(**) Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) nº 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).».

5) L'article suivant est inséré:

«*Article 17 bis*

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

6) À l'article 19, paragraphe 2, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«2. Tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction au présent règlement ou au règlement (UE) nº 165/2014 constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si ladite infraction a été commise sur le territoire d'un autre État membre ou d'un pays tiers.».

Article 2

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 Strasbourg, le 24 avril 2024.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*
M. METSOLA	M. MICHEL