Informations de base

2001/0033(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs Abrogation 2021/0018(COD) Modification 2017/0015(COD) **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.20.10 Entreprises et personnel de transport	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	GROSCH Mathieu (PPE-DE)	20/03/2001

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	GROSCH Mathieu (PPE-DE)	20/03/2001

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2472	2002-12-05
Transports, télécommunications et énergie	2364	2001-06-27
Transports, télécommunications et énergie	2374	2001-10-15
Environnement	2517	2003-06-13

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
02/02/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0056	Résumé
12/02/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
27/06/2001	Débat au Conseil		
15/10/2001	Débat au Conseil		
21/11/2001	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
21/11/2001	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0430/2001	
17/01/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0012/2002	Résumé
01/10/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0541	Résumé
05/12/2002	Publication de la position du Conseil	08938/1/2002	Résumé
19/12/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
19/03/2003	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
19/03/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0083/2003	
07/04/2003	Débat en plénière		
08/04/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0144/2003	Résumé
13/06/2003	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
15/07/2003	Signature de l'acte final		
15/07/2003	Fin de la procédure au Parlement		
10/09/2003	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2001/0033(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation 2021/0018(COD) Modification 2017/0015(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/15802

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé

Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0430/2001	21/11/2001	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0012/2002 JO C 271 07.11.2002, p. 0065-0381 E	17/01/2002	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0083/2003	19/03/2003	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0144/2003 JO C 064 12.03.2004, p. 0025-0013 E	08/04/2003	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	08938/1/2002 JO C 032 11.02.2003, p. 0009 E	05/12/2002	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	11820/1/2002	05/12/2002	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2001)0056 JO C 154 29.05.2001, p. 0258 E	02/02/2001	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2002)0541 JO C 020 28.01.2003, p. 0263 E	01/10/2002	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2002)1202	12/12/2002	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2003)0296	05/06/2003	Résumé
Document de suivi	COM(2012)0385	12/07/2012	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0935/2001 JO C 260 17.09.2001, p. 0090	11/07/2001	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2003/0059
JO L 226 10.09.2003, p. 0004-0017 Résumé

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 12/12/2002 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que la position commune respecte la proposition originale de la Commission en introduisant une formation initiale et continue pour les conducteurs professionnels, tout en étendant les modalités permettant d'accomplir ces formations. Elle soutient la position commune qui est le résultat d'un compromis équitable et équilibré.

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 08/04/2003 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Matthieu GROSCH (PPE-DE, B), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve d'amendements. Le Parlement demande en premier lieu que les autorités compétentes fixent des critères d'agrément harmonisés, notamment un professionnalisme confirmé, afin de garantir la qualité des centres de formation agrées. Dans un autre amendement, le Parlement a demandé que le rapport sur la première évaluation de la mise en oeuvre de la directive englobe non seulement l'équivalence des différents systèmes de qualification initiale mais aussi leur efficacité quant à la réalisation du niveau de qualification visé. Le Parlement a également demandé que les routiers européens soient formés pour prévenir les délits tels la criminalité et le trafic des clandestins. Les députés demandent enfin que soient utilisés des simulateurs haut de gamme dans le cadre des cours de formation obligatoires.

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 01/10/2002 - Proposition législative modifiée

La Commission a modifié sa proposition à la lumière des amendements adoptés par le Parlement européen. Les principales modifications portent sur les points suivants : - Champ d'application : la proposition modifiée clarifie la proposition initiale en rajoutant les conducteurs en provenance des pays tiers; - Exemptions : l'amendement du Parlement a été repris en partie pour éliminer la limitation de parcours dans un rayon de 50 km, difficilement contrôlable; - Obligation de formation : selon le nouveau texte, un État membre peut autoriser le conducteur à conduire sur son territoire avant d'avoir réussi l'examen final sanctionnant la formation initiale, pendant la période, allant de six mois au minimum à trois ans au maximum, dans laquelle il est engagé dans le cadre d'une formation en alternance; - Formation initiale : la proposition modifiée précise que la formation initiale peut être conçue comme partie intégrante d'une formation professionnelle qui permet directement l'acquisition du permis de conduire, sans qu'il y ait double emploi entre les formations menant à l'acquisition du permis de conduire et la formation professionnelle. Elle précise en outre que le conducteur professionnel de voyageurs par route peut exercer sa profession à partir de l'âge de 21 ans sur un véhicule des catégories D et DE affecté, sur un parcours de ligne ne dépassant pas 50 kilomètres, à des services réguliers de transports de voyageurs et à condition d'avoir suivi une formation initiale minimum; - Contrôle des connaissances : la proposition précise qu'il faut avoir subi avec succès l'examen final d'aptitude professionnelle qui sanctionne le tronc commun pour la formation initiale; - Formation continue : la proposition introduit plus de flexibilité dans sa mise en place en prévoyant que la durée de la formation continue est de trente-cinq heures tous les cinq ans. Le programme en est fixé de manière à ce qu'une session ait une durée minimale de sept heures; - Lieu de la formation et validité des documents attestant la formation : la proposition précise que les conducteurs issus de pays tiers qui travaillent pour une entreprise établie dans un ou plusieurs États membres et qui n'ont pas leur résidence normale dans la Communauté, suivent les formations requises dans un seul État membre, où l'entreprise qui les emploie a son siège. En cas de changement d'entreprise, la formation continue déjà prestée doit être prise en compte. - Rapport : huit ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive, la Commission présente un rapport comportant une première évaluation de la mise en oeuvre de la présente directive, notamment en ce qui concerne l'équivalence des différents systèmes de qualification initiale. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, des propositions appropriées. - Annexe : la proposition modifiée introduit : une distinction plus nette entre transports de marchandises et transports de voyageurs s'agissant du programme de formation; une instance indépendante responsable pour les examens; une plus grande flexibilité en ce qui concerne l'expérience préalable des instructeurs.

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 15/07/2003 - Acte final

OBJECTIF : améliorer la sécurité routière en introduisant une formation initiale et continue obligatoire pour les conducteurs professionnels de l'UE. ACTE LÉGISLATIF : Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la qualification initiale et à la formation continue des

conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. CONTENU : alors que la législation sur la délivrance des permis de conduire est axée principalement sur les aptitudes élémentaires à la conduite, l'obligation de qualification initiale et de formation continue pour les conducteurs instaurée par la nouvelle directive répond à des objectifs plus larges : améliorer la sécurité routière en général, ainsi que la sécurité pendant les arrêts; réduire les nuisances pour l'environnement, et plus particulièrement la consommation de carburant; apprendre comment réagir dans des situations critiques; s'assurer de l'aptitude à charger un véhicule, en respectant pleinement les règles de sécurité et l'utilisation correcte du véhicule; s'assurer de l'aptitude à garantir le confort et la sécurité des passagers; faire connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation; prévenir le trafic de clandestins et la criminalité; s'assurer de la capacité à prévenir les risques physiques; s'assurer de l'aptitude à évaluer des situations d'urgence. Les États membres ont le choix entre deux options pour mettre en place un système de qualification initiale : une option comprenant à la fois la fréquentation de cours et un examen et une option comportant uniquement des examens. Les exigences minimales à respecter dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue concernent les règles de sécurité à respecter pendant la conduite et lorsque le véhicule est à l'arrêt . Afin de maintenir leur qualification de conducteurs, les conducteurs en exercice seront obligés d'effectuer un recyclage périodique des connaissances qui sont essentielles pour leur fonction. Les États membres peuvent également prévoir un système de qualification initiale accélérée pour les candidats plus âgés ou qui optent pour des véhicules de poids et de dimensions moindres. La présente directive s'applique à l'activité de conduite tant des ressortissants d'un État membre que des ressortissants d'un pays tiers, employés ou utilisés par une entreprise établie dans un État membre. Afin de pouvoir établir que le conducteur remplit ses obligations, les États membres délivreront au conducteur un certificat d'aptitude professionnelle, dénommé "CAP", attestant sa qualification initiale ou sa formation continue. En vue de préserver le droits acquis, les conducteurs professionnels qui sont déjà en activité au moment où la directive entre en vigueur sont exemptés de la qualification initiale. Ils doivent cependant suivre une formation tous les cinq ans. Afin de garantir la reconnaissance mutuelle de la qualificationinitiale et de la formation continue, les Étatsmembres ont le choix entre apposer un code communautaire sur le permis de conduire ou délivrer une carte de qualification du conducteur. Enfin,la directive définit des critères pour l'agrément des organismes de formation. Les États membres seront chargés de les agréer et de les contrôler. ENTRÉE EN VIGUEUR : 10/09/2003. MISE EN OEUVRE : 10/09/2006.

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 05/06/2003 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte les quatre amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture et modifie sa proposition en conséquence. Ces amendements visent l'ajout d'une précision supplémentaire sur les centres de formation professionnelle, l'ajout d'une précision sur le rapport d'évaluation, l'introduction de la notion de prévention de la criminalité et l'introduction de la possibilité d'utiliser certains types de simulateurs durant la formation périodique.

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 02/02/2001 - Document de base législatif

OBJECTIF : instaurer une obligation de formation initiale et continue pour les conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route en vue de renforcer la sécurité routière. CONTENU : au sens du règlement 3820/85/CEE, la formation professionnelle obligatoire s'applique à ce jour seulement à une minorité de conducteurs professionnels. La majorité des conducteurs professionnels exercent donc leur métier sur la base du seul permis de conduire. Eu égard aux exigences qu'impose la profession aujourd'hui, la directive proposée vise à établir de façon harmonisée une obligation de formation professionnelle solide, initiale et continue. La formation professionnelle obligatoire doit insister sur les règles de sécurité à respecter pendant la conduite et à l'arrêt, elle doit renforcer l'application des réglementations du transport, de la circulation et du travail, tels que la durée minimale des repos et la durée maximale de conduite et du travail, elle doit enfin s'ouvrir à des notions telles que la santé, la sécurité, le service et les notions de logistique. Afin de ne pas porter atteinte à la compétence des partenaires sociaux de stipuler des dispositions plus favorables aux travailleurs, l'annexe de la directive fixe des exigences essentielles pour la formation professionnelle.

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 05/12/2002 - Position du Conseil

La position commune adoptée à l'unanimité reprend les mêmes amendements que la proposition modifiée de la Commission. Le Conseil a toutefois modifié la proposition initiale de la Commission en introduisant dans sa position commune un certain nombre de nouveaux éléments parfois importants comme notamment l'élargissement des modalités de formation. Les principaux éléments du projet de directive sont les suivants: - pour ce qui est de son champ d'application, le projet de directive s'applique à tous les conducteurs effectuant des transports par route à l'intérieur de la Communauté au moyen de véhicules pour lesquels un permis de conduire (ou un permis reconnu comme équivalent) des catégories C1, C1+E, C ou C+E et D1, D1+E, D ou D+E (telles que définies par la directive 91/439/CEE) est exigé. Les ressortissants d'un État membre ainsi que ceux d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie dans un État membre relèvent du champ d'application de la directive; - l'activité de conduite est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. La position commune prévoit deux options en ce qui concerne la qualification initiale. L'État membre peut choisir d'exiger que cette qualification initiale s'obtienne soit par la fréquentation de cours obligatoires et la réussite à un examen, soit par la seule réussite à un examen. Par ailleurs, sous certaines conditions, les États membres peuvent également prévoir un système de qualification initiale accélérée. Le conducteur a alors la possibilité de suivre une "formation initiale obligatoire accélérée" où la durée des

cours est plus brève, mais leur fréquentation obligatoire; - la première formation continue doit être accomplie dans les cinq ans qui suivent soit la date de délivrance du certificat attestant la formation initiale, soit la date limite fixée pour que certains conducteurs fassent valoir leurs droits acquis. À la suite de cette première formation continue, le conducteur devrait suivre une formation continue tous les cinq ans. Au titre de leurs droits acquis, les conducteurs dont le permis de conduire a été délivré au plus tard deux ou trois ans, selon le type de permis, après la date limite de transposition du projet de directive en droit national sont exemptés de l'obligation de qualification initiale. Dans sa proposition, la Commission prévoyait que la délivrance, au conducteur, du ou des certificats de formation serait mentionnée sur le permis de conduire au moyen d'un code communautaire. Le Conseil propose, au lieu de la mention apposée sur le permis de conduire, que la possession du certificat ("certificat d'aptitude professionnelle" ou "CAP") puisse être indiquée sur une nouvelle "carte de qualification et de formation du conducteur". D'autres modifications introduites par le Conseil concernent notamment : - la terminologie employée et les définitions, - l'insertion d'exemptions pour les véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage et pour les véhicules utilisés lors des cours de conduite automobile; - l'âge minimum requis pour conduire : 23 ans pour conduire unautocar ou bus avec une qualification initiale accélérée; possibilité pour les États membres de ramener l'âge minimal pour ces mêmes véhicules avec une qualification initiale de 21 à 20 ans pour la conduite sur leur territoire et même à 18 ans pour la conduite sans passagers; 21 ans pour la conduite des minibus ou bus dans le cadre de services réguliers ne dépassant pas 50 km avec une qualification initiale accélérée; - les dates de transposition : trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive; encore deux ans plus tard, la directive devra être appliquée aux conducteurs d'autocars et d'autobus et trois ans plus tard aux conducteurs de poids lourds.

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 17/01/2002 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

FR En adoptant le rapport de M. Mathieu GROSCH (PPE-DE, B), le Parlement européen a approuvé la proposition en se ralliant, pour l'essentiel, à la position de la commission au fond (se reporter à ce résumé). Il s'agit d'amendements techniques visant à clarifier le champ d'application de la directive. Ces derniers concernent : - le passage des examens de compétence professionnelle, - la structure et la durée de la formation continue durant les heures de travail (35 heures tous les 5 ans avec une session minimale de 7 heures), - la formation des conducteurs provenant de pays tiers et travaillant légalement pour une entreprise établie dans un État membre, - le contenu des annexes de la directive (en particulier précisions quant à la formation en fonction du type de permis de conduire à obtenir). Á noter que le Parlement demande que la directive soit revue dans les 3 années de sa mise en application.

Transport routier: formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs

2001/0033(COD) - 12/07/2012 - Document de suivi

La Commission présente un rapport sur la mise en œuvre de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Le rapport concerne notamment l'équivalence des différents systèmes de qualification initiale prévus à l'article 3 de la directive et leur efficacité. Il s’appuie sur les réponses des États membres et de la Norvège à un questionnaire distribué aux autorités nationales en février 2011.

Il faut rappeler que la directive 2003/59/CE rend obligatoires la qualification initiale et la formation continue pour les conducteurs professionnels qui sont ressortissants d’un État membre ou qui travaillent pour une entreprise établie dans l’Union européenne. La qualification initiale et la formation continue sont attestées par un certificat délivré aux conducteurs, appelé «certificat d’aptitude professionnelle» (CAP). La formation est organisée par des centres de formation agréés par les États membres.

La plupart des États membres ont fourni des réponses complètes; d’autres, cependant, ne disposaient pas de toutes les informations requises à cette fin.

Principales conclusions : si l’adoption de la directive 2003/59/CE a contribué à garantir un niveau commun de formation pour les conducteurs professionnels dans l’Union européenne, **l’application de la directive diffère sur plusieurs points d’un État membre à l’autre**.

1°) la directive permet aux États membres de choisir sous quelle forme organiser la **qualification initiale**: fréquentation d’un cours et examen, ou examens uniquement. De la même manière, la formation continue peut être organisée de différentes façons: sous la forme d’un cours unique pour certains États membres, ou sous la forme de 35 heures réparties sur plusieurs années dans d’autres ;

2°) les **programmes de formation et les méthodes d’enseignement ne sont pas harmonisés**: le contenu des cours diffère d’un État membre à l’autre, de même que les modalités de la formation. Ainsi, certains États membres utilisent des modules d’enseignement sur ordinateur en parallèle avec des méthodes d’enseignement traditionnelles. De plus, les dispositions relatives aux instructeurs et aux lieux où sont organisés les cours diffèrent selon les États membres.

3°) le nombre de conducteurs par classe, la flotte de véhicules et la disponibilité d’un simulateur haut de gamme dépendent du centre d’examen.

D’une manière générale, l’équivalence des systèmes de qualification et l’efficacité des moyens utilisés pour accorder cette qualification sont garanties par les systèmes de formation nationaux, qui doivent satisfaire aux exigences de l’annexe I en ce qui concerne les matières à enseigner au minimum et la structure des examens. Le contrôle des centres de formation par les autorités nationales contribue également à garantir que les formations dispensées sont conformes aux objectifs de la directive.

Principaux aspects à améliorer et recommandations : sur la base des conclusions concernant l'application de la directive, le rapport souligne le besoin d'améliorer certains points particuliers :

- Exemptions : la directive exclut plusieurs catégories de conducteurs de son champ d'application. La mise en œuvre de certaines exemptions a donné lieu à des interprétations différentes en ce qui concerne certaines catégories de conducteurs (par exemple, conducteurs de grues, mécaniciens conduisant des véhicules transportant des engins agricoles hors d'usage, etc.): les conducteurs concernés font des demandes d'exemption, mais les pouvoirs publics continuent de vouloir les soumettre aux dispositions de la directive.

Le fait que plusieurs États membres appliquent des exemptions différentes risque de poser problème pour le trafic transfrontalier à l'intérieur de l'UE. Bien que la Commission n'ait pas connaissance, à ce jour, que de telles situations existent, il est en général conseillé aux conducteurs professionnels et aux entreprises de transport de se renseigner sur les différences pouvant exister entre les États membres concernant l'application de l'article 2 de la directive. Il est donc possible que la Commission soit amenée, à moyen terme, à élaborer des **lignes directrices** afin de clarifier le champ d'application des exemptions.

- Formation continue : les États membres ont choisi différents critères pour arrêter leur calendrier national applicable à la formation continue des conducteurs titulaires de droits acquis. Ces calendriers reposent par exemple sur la date de délivrance du permis de conduire, sur le jour anniversaire du conducteur, sur la date d'expiration du permis de conduire, sur l'âge du conducteur ou sur le numéro du permis de conduire.

Le rapport note que **les échanges de calendriers** devraient aider les autorités chargées de faire appliquer la législation à surmonter les difficultés qu' elles pourraient rencontrer lors des vérifications portant sur des conducteurs étrangers. Ces échanges peuvent se faire au sein du comité institué en vertu de la directive.

La directive ne traitant pas cette question, il est essentiel de maintenir une collaboration étroite entre les États membres, notamment au sein du comité pour la formation des conducteurs professionnels. Afin de faciliter cette collaboration, une **liste des points de contact nationaux** a été établie par la Commission.

Enfin, le rapport souligne l'utilité, à l'avenir, d'associer étroitement les **partenaires sociaux** et de les consulter régulièrement.