Informations de base

2017/0015(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs: qualification initiale et formation continue; permis de conduire Modification Directive 2003/59/EC 2001/0033(COD) Modification Directive 2006/126/EC 2003/0252(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
TRAN Transports et tourisme	LUNDGREN Peter (EFDD)	03/04/2017
	Rapporteur(e) fictif/fictive ŁUKACIJEWSKA Elżbieta Katarzyna (PPE) GRAPINI Maria (S&D) ZŁOTOWSKI Kosma (ECR) BILBAO BARANDICA Izaskun (ALDE) KYLLÖNEN Merja (GUE /NGL) DALUNDE Jakop G. (Verts /ALE) ARNAUTU Marie-Christine (ENF)	

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

Conseil de l'Union

Formation du Conseil	Réunions	Date

européenne	Affaires générales	3611	2018-04-12
	Transports, télécommunications et énergie	3545	2017-06-08

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Mobilité et transports	BULC Violeta

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
01/02/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0047	Résumé
01/03/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
12/10/2017	Vote en commission,1ère lecture		
12/10/2017	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
23/10/2017	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0321/2017	Résumé
23/10/2017	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
25/10/2017	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
23/01/2018	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE619.119 GEDA/A/(2019)007574	
12/03/2018	Débat en plénière		
13/03/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0065/2018	Résumé
13/03/2018	Résultat du vote au parlement		
12/04/2018	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
18/04/2018	Signature de l'acte final		
18/04/2018	Fin de la procédure au Parlement		
02/05/2018	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2017/0015(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 2003/59/EC 2001/0033(COD) Modification Directive 2006/126/EC 2003/0252(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091

Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/09186

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE604.819	24/05/2017	
Amendements déposés en commission		PE607.811	29/06/2017	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0321/2017	23/10/2017	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE619.119	05/03/2018	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0065/2018	13/03/2018	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2019)007574	20/12/2017	
Projet d'acte final	00071/2017/LEX	18/04/2018	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2017)0047	01/02/2017	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0026	01/02/2017	
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0027	01/02/2017	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2018)242	24/05/2018	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	RO_SENATE	COM(2017)0047	10/04/2017	
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2017)0047	18/04/2017	
Contribution	IT_SENATE	COM(2017)0047	21/04/2017	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé

EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1181/2017	31/05/2017	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2018/0645 JO L 112 02.05.2018, p. 0029	Résumé

Conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs: qualification initiale et formation continue; permis de conduire

2017/0015(COD) - 23/10/2017 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Peter LUNDGREN (EFDD, SE) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant 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 ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Réduire les gaz à effet de serre: les députés ont rappelé que l'objectif de réduction des gaz à effet de serre émis par le secteur des transports fixé **20% en-deçà du niveau de 2008** devait être atteint d'ici 2030. Pour y parvenir, ils ont souligné la nécessité d'instaurer la mobilité durable en encourageant la promotion de véhicules équipés de moteurs fonctionnant à l'aide de **carburants de substitution**, ainsi que des véhicules à grande capacité dans le transport routier ou intermodal.

Exemptions: seraient également couverts par les exemptions prévues par la directive:

- les véhicules affectés à des **services de transport d'urgence en ambulance** à condition que le transport soit effectué aux fins des tâches qui leur ont été assignées;
- les véhicules sans passagers reconduits à leur dépôt par le personnel d'entretien;
- les véhicules circulant dans un **rayon de moins de 100 km** de leur point d'attache habituel, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.

En outre, la directive ne s'appliquerait pas **aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou un CAP lorsqu'elles suivent une formation supplémentaire** à la conduite dans le cadre d'une formation par le travail. Ces personnes devraient alors être accompagnées par un tiers titulaire du CAP ou par un moniteur de conduite.

Formation continue: la formation continue devrait mettre l'accent, pendant une journée au moins, sur la sécurité routière, sur la santé, sur la sécurité au travail et sur la rationalisation de la consommation de carburant, par exemple grâce à la **conduite écologique**. Les députés ont également proposé des exigences spécifiques qui prépareraient les chauffeurs à conduire en toute sécurité dans des **conditions météorologiques extrêmes**.

Une grande partie de la formation prendrait la forme de **cours classiques en salle**, une deuxième consisterait en des formations dans le domaine de la conduite pratique **sur un site** de formation et une troisième pourrait être dispensée en sus en recourant à des **simulateurs** haut de gamme.

Les matières de la formation devraient tenir compte i) de l'évolution des législations et **technologies** pertinentes telles que la conduite de véhicules connectés ; ii) dans la mesure du possible, des **besoins individuels de formation** des conducteurs pour leur profil.

Les conducteurs routiers devraient, entre autres:

- avoir une connaissance des **systèmes de transport intelligents** qui permettent une conduite efficace et une meilleure planification des itinéraires;

- être capables de reconnaître les **situations dangereuses** sur la route et de gérer efficacement le stress et la conduite dangereuse;
- identifier les situations dangereuses telles que la distraction au volant, causée par exemple par des téléphones intelligents (smartphones).

Code harmonisé de l'Union: les conducteurs routiers effectuant des transports de voyageurs auraient le droit de prouver la qualification et la formation prévues par la directive au moyen de **l'attestation de conducteur** prévue par le règlement (UE) n°1072/2009 du Parlement européen et du Conseil, pour autant que celle-ci porte le code harmonisé 95 de l'Union.

Si le conducteur concerné a rempli les exigences en matière de qualification et de formation prévues par la directive, l'État membre de délivrance devrait apposer le code 95 de l'Union dans la section de l'attestation réservée aux observations.

Registre et contrôle: les députés ont préconisé la création d'un registre commun à l'échelle de l'Union européenne afin d'aider les autorités à faire respecter ces directives et à lutter contre le commerce illégal de faux certificats.

Conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs: qualification initiale et formation continue; permis de conduire

2017/0015(COD) - 13/03/2018 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 604 voix pour, 80 contre et 7 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant 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 ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit:

Le texte amendé précise qu'à la lumière de l'objectif contraignant approuvé par le Conseil européen de réduire d'au moins 40 % par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union d'ici 2030 et des objectifs à long terme de l'accord de Paris, **une approche globale est nécessaire dans le secteur des transports** pour encourager la réduction des émissions et l'utilisation efficace des ressources énergétiques.

Clarification des exemptions: les députés ont précisé que la directive ne devrait pas s'appliquer aux conducteurs des véhicules:

- affectés aux services de **transport d'urgence en ambulance**;
- **pour lesquels un permis de conduire de catégorie D ou D1 est exigé**, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;
- utilisés, ou loués sans chauffeur, par des **entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche** pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure à celle fixée dans le droit national à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule ou le loue.

Par ailleurs, la directive ne s'appliquerait pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou un CAP lorsqu'elles suivent **une formation supplémentaire à la conduite dans le cadre d'une formation par le travail**, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du CAP ou par un moniteur de conduite.

Enfin, la directive ne s'appliquerait pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

- la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur;
- le conducteur ne propose pas de services de transport; et
- les États membres estiment que **le transport est occasionnel** et n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

Formation continue: la formation continue devrait mettre l'accent sur la sécurité routière, mais aussi **sur la santé et la sécurité au travail, et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement**. Les conducteurs routiers devraient, entre autres, être préparés à optimiser la consommation de carburant et à anticiper les risques de trafic, les évaluer et s'y adapter, notamment :

- comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des **conditions météorologiques exceptionnelles**;
- s'adapter aux risques de trafic, y compris aux comportements dangereux ou à la distraction au volant (causée par l'utilisation d'appareils électroniques, la consommation de nourriture ou de boisson, etc.);
- reconnaître les situations dangereuses et s'y adapter, et être capable de gérer le stress qui en découle.

La formation serait organisée par un centre de formation agréé. Elle devrait comprendre des cours en salle, un volet pratique et, le cas échéant, un volet de formation au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication (TIC) ou de simulateurs haut de gamme.

Les matières de la formation devraient tenir compte des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et prendre en considération, dans la mesure du possible, les besoins de formation particuliers du conducteur.

Code harmonisé de l'Union: aux fins de la directive, l'État membre de délivrance devrait apposer le **code « 95 »** harmonisé de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE dans la section de l'attestation réservée aux observations si le conducteur concerné a rempli les exigences en matière de qualification et de formation prévues par la directive.

Les attestations de conducteur qui ne portent pas le code « 95 » de l'Union et qui ont été délivrées dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur de la directive modificative en vue de certifier le respect des exigences de formation, seraient acceptées comme preuve de qualification jusqu'à leur date d' expiration.

Faciliter l'utilisation de véhicules à carburant de substitution: les États membres devraient pouvoir autoriser, sur leur territoire, les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B à conduire certains types de véhicules à carburant de substitution **dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg mais inférieure à 4.250 kg**.

Cette possibilité d'excéder 3.500 kg devrait être conditionnée par le fait que l'excès de masse autorisé soit dû exclusivement à l'excès de masse dû aux systèmes de propulsion alternatifs et devrait être soumise aux limitations et aux conditions visant à éviter les conséquences négatives sur la sécurité routière.

Réseau d'exécution: les États membres devraient échanger des informations sur les CAP délivrés ou retirés. À cet effet, ils devraient développer, en coopération avec la Commission, un réseau électronique ou travailler à l'extension d'un réseau existant. Pourraient figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les CAP ainsi que des informations concernant les procédures administratives relatives aux CAP.

Les données à caractère personnel seraient traitées conformément au règlement général (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil sur la protection des données. L'accès au réseau est serait sécurisé.

Conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs: qualification initiale et formation continue; permis de conduire

2017/0015(COD) - 01/02/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: améliorer la norme applicable dans l'ensemble de l'UE en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide, conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : environ 33 % de l'ensemble des déplacements des poids lourds à l'intérieur de l'UE franchissent des frontières entre des États membres. Les autobus ou autocars représentent quelque 8 % du transport transfrontalier dans l'UE.

La directive 2003/59/CE établit les exigences de qualification initiale et de formation continue pour les conducteurs professionnels de camions et d' autobus. Les États membres disposaient toutefois d'une grande marge de manœuvre quant à la manière de mettre en œuvre la directive, concernant par exemple le contenu spécifique de la formation des conducteurs ainsi que les procédures administratives et la structure du système de formation.

Ayant évalué la mise en œuvre de la directive, la Commission a relevé **un certain nombre d'insuffisances**, dont principalement:

- les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des **exemptions**;
- **le contenu de la formation**, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante;
- les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la **reconnaissance mutuelle** de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre;
- **les incohérences des conditions d'âge minimum** entre la directive 2003/59/CE et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil.

L'objectif de la proposition est de remédier aux insuffisances constatées. La révision de la directive 2003/59/CE garantirait l'application d'exigences minimales de formation appropriées et la reconnaissance de la formation dans l'ensemble de l'UE. Elle permettrait de corriger l'actuel problème de reconnaissance mutuelle qui pourrait affecter quelque 46.700 conducteurs (2016).

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée pour garantir la reconnaissance mutuelle implique la délivrance de cartes de qualification de conducteur aux étrangers.

La solution privilégiée pour le problème du contenu de la formation est de renforcer, dans les programmes de formation, le contenu relatif à la sécurité routière et à l'utilisation efficace du carburant et de mentionner clairement la possibilité de recourir à l'apprentissage en ligne et à la formation mixte dans les cours de formation.

CONTENU : la proposition de modification de la directive 2003/59/CE vise essentiellement à:

- **clarifier les exemptions**: la directive ne s'appliquerait pas aux conducteurs i) des véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre si le transport est effectué pour des missions assignées à ces services ; ii) des véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage ; iii) des véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ; iv) des véhicules utilisés par les entrepreneurs dans les secteurs de l'agriculture, l'horticulture, l'élevage ou la pêche qui transportent occasionnellement leurs produits;
- garantir que tous les titulaires du CAP se voient soit apposer le **code 95 mutuellement reconnu** sur leur permis de conduire, soit délivrer une **carte de qualification de conducteur** mutuellement reconnue;
- garantir que la **formation continue** comprend au moins une matière liée à la sécurité routière. La formation continue devrait consister en une formation permettant aux titulaires du CAP de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur fonction, en mettant un accent spécifique sur la sécurité routière et sur la rationalisation de la consommation de carburant;
- offrir aux États membres la possibilité i) d'améliorer les pratiques de formation en utilisant **l'apprentissage en ligne** tout en garantissant la qualité de la formation ; ii) de combiner différents types de formations adaptées, consacrées par exemple au transport des marchandises dangereuses, à la sensibilisation au handicap ou au transport des animaux, avec la formation prévue dans la directive 2003/59/CE;
- introduire dans la directive 2006/126/CE une dérogation explicite stipulant que les permis de conduire peuvent être délivrés aux âges **minimums** prévus par la directive 2003/59/CE.

Conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs: qualification initiale et formation continue; permis de conduire

2017/0015(COD) - 18/04/2018 - Acte final

OBJECTIF: réviser les règles actuelles en matière de formation des conducteurs professionnels de poids lourds et de bus.

ACTE LÉGISLATIF: Directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil modifiant 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 ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

CONTENU: la présente directive modifie la directive 2003/59/CE pour **combler un certain nombre de lacunes** tenant i) aux difficultés et à l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions, ii) à l'insuffisance du contenu de la formation par rapport aux besoins des conducteurs, iii) aux difficultés pour les conducteurs d'obtenir la reconnaissance mutuelle de formations suivies dans un autre État membre et iv) aux incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE et la directive 2006/126/CE sur le permis de conduire.

La directive s'appliquera à l'activité de conduite des ressortissants d'un État membre et des ressortissants d'un pays tiers employés par une entreprise établie dans un État membre.

Exemptions: la directive ne s'appliquera pas aux conducteurs des véhicules :

- dont la vitesse maximale autorisée **ne dépasse pas 45 km/h**;
- affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers, des forces responsables du maintien de l'ordre et des services de transport en ambulance si le transport est effectué pour des missions assignées à ces services;
- pour lesquels un **permis de conduire de catégorie D ou D1** est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;
- **utilisés pour des cours** et des examens de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire;
- utilisés pour le **transport non commercial** de voyageurs ou de marchandises;
- utilisés, ou loués sans chauffeur, par des **entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche** pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure à celle fixée dans le droit national à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule ou le loue.

Formation continue: la formation continue devra mettre l'accent sur la sécurité routière, mais aussi sur **la santé et la sécurité au travail, et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement**. La directive renforce certains aspects importants de la formation en matière notamment de perception des dangers, de préparation du trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles, de protection des usagers de la route vulnérables et de conduite économe en carburant.

Les États membres auront la possibilité de **combiner différents types de formations adaptées**, consacrées par exemple au transport des marchandises dangereuses, à la sensibilisation au handicap ou au transport des animaux, avec la formation prévue dans la directive 2003/59/CE.

La formation devra être organisée par un centre de formation agréé et comprendre des cours en salle, un volet pratique et, le cas échéant, un volet de formation au moyen d'outils des **technologies de l'information et de la communication** (TIC) ou de simulateurs haut de gamme.

Code de l'Union: sur la base du CAP attestant d'une qualification initiale et du CAP attestant d'une formation continue, les autorités compétentes des États membres devront apposer le **code harmonisé « 95 » de l'Union** prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE, à côté des catégories de permis correspondantes sur le permis de conduire, ou sur la carte de qualification de conducteur, établie selon le modèle figurant à l'annexe II de la directive.

Il est précisé que les modifications introduites n'invalident pas les formations qui ont été suivies, ni les permis de conduire qui ont été délivrés en vue de certifier ces formations, avant leur entrée en application.

En outre, la directive introduit dans la directive 2006/126/CE une dérogation explicite stipulant que les **permis de conduire** peuvent être délivrés aux âges minimums prévus par la directive 2003/59/CE.

Véhicules à carburant de substitution: afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air, les États membres pourront autoriser, sur leur territoire, les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B à conduire certains types de véhicules à carburant de substitution dont la masse maximale autorisée est **supérieure à 3.500 kilogrammes mais inférieure à 4.250 kilogrammes**.

Réseau d'exécution: les États membres devront développer, en coopération avec la Commission, un réseau électronique en vue d'échanger des informations sur les CAP délivrés ou retirés. Ils devront s'assister mutuellement dans la mise en œuvre de la directive et échanger des informations sur les permis qu'ils ont délivrés, échangés, remplacés, renouvelés ou retirés.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 22.5.2018.

TRANSPOSITION: au plus tard le 23.5.2020.