

Bruxelles, le 1^{er} février 2017
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0015 (COD)**

5671/17
ADD 1

TRANS 28
CODEC 107
MI 91
EDUC 32

PROPOSITION

| | |
|--------------------|--|
| Origine: | Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur |
| Date de réception: | 1 ^{er} février 2017 |
| Destinataire: | Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne |
| N° doc. Cion: | COM(2017) 47 final - ANNEXE 1 |
| Objet: | ANNEXE à la 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 |

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 47 final - ANNEXE 1.

p.j.: COM(2017) 47 final - ANNEXE 1

Bruxelles, le 1.2.2017
COM(2017) 47 final

ANNEX 1

ANNEXE

à la

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

{SWD(2017) 26 final}
{SWD(2017) 27 final}

ANNEXE

à la

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

Les annexes I et II sont modifiées comme suit:

(1) L'annexe I est modifiée comme suit:

(a) la section 1 est modifiée comme suit:

(a) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le niveau minimal de qualification est comparable au moins au niveau 2 du cadre européen des certifications défini à l'annexe II de la recommandation 2008/C 111/01 du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) Recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (JO C 111 du 6.5.2008, p. 1).»;

(b) le point 1.2 est remplacé par le texte suivant:

«1.2. Objectif: connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements

limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance, utilisation de dispositifs électroniques et mécaniques tels que le programme électronique de stabilité (ESP), les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), le système de freinage antiblocage (ABS), les systèmes de contrôle de traction (TCS) et les systèmes de surveillance des véhicules (IVMS) et d'autres dispositifs d'aide à la conduite ou d'automatisation dont l'utilisation a été approuvée.»;

(c) au point 1.3, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«optimisation de la consommation de carburant par l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2, importance d'anticiper les flux de trafic, distance appropriée et utilisation de l'élan des véhicules, vitesse constante, conduite fluide et pression appropriée des pneumatiques.»;

(d) le point 1.3 *bis* suivant est inséré avant le titre «Licences C, C + E, C1, C1 + E»:

«1.3 *bis*. Objectif: pouvoir anticiper les risques de trafic, les évaluer et s'y adapter

avoir conscience des différences concernant les routes, la circulation et les conditions météorologiques et s'y adapter, anticiper les événements à venir, s'adapter aux risques de trafic, reconnaître les situations dangereuses et s'y adapter, notamment en ce qui concerne la taille et le poids des véhicules et les usagers de la route vulnérables, tels que les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés;

identifier les situations potentiellement dangereuses et interpréter correctement comment celles-ci pourraient déboucher sur des situations dans lesquelles il ne serait plus possible d'éviter les accidents, et choisir et effectuer des actions qui augmentent suffisamment les marges de sécurité pour être encore en mesure d'éviter l'accident au cas où les dangers potentiels se produiraient.»;

(e) le point 1.4 est remplacé par le texte suivant:

«1.4. Objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, utilisation des systèmes de transmission automatique, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume total, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge;

principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calage et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage.»;

(f) le point 1.6 est remplacé par le texte suivant:

«1.6. Objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, utilisation des systèmes de transmission automatique, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité.»;

(g) au point 2.1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements (CE) n° 561/2006 (*) et (UE) n° 165/2014 (**) du Parlement européen et du Conseil; sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du tachygraphe; connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.

(*) 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).

(**) 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).»;

(h) au point 3.7, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, marchandises dangereuses, transport d'animaux, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, rail-route, sous-traitance, etc.).»;

(i) au point 3.8, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«transports routiers de voyageurs par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, sensibilisation au handicap, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.»;

(b) la section 2 est modifiée comme suit:

(a) le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1. *Option combinant la fréquentation d'un cours et un examen*

La qualification initiale comporte l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1. La durée de cette qualification initiale est de deux cent quatre-vingts heures.

Chaque candidat conducteur doit effectuer au moins vingt heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen tels que fixés par la directive 2006/126/CE.

Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque conducteur peut effectuer huit heures au maximum des vingt heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.

Les États membres peuvent autoriser que la formation s'effectue partiellement au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication, tels que l'apprentissage en ligne, tout en assurant la qualité idoine de la formation, et peuvent tenir compte de la formation spécifique requise en vertu d'autres actes législatifs de l'Union dans le cadre de la formation. Cela inclut, de manière non exhaustive, la formation relative au transport des marchandises dangereuses requise en vertu de la directive n° 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil (*), la formation de sensibilisation au handicap en vertu du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil (**), et la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil (***) .

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale doit être de soixante-dix heures, dont cinq heures de conduite individuelle.

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral.

Cet examen comporte au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

(*) Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

(**) Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1).

(***) Règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97 (JO L 3 du 5.1.2005, p. 1).»;

(b) au point 2.2 b), le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les véhicules utilisés lors des examens pratiques répondent au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen, tels que définis par la directive 2006/126/CE.»;

(c) Les sections 3 et 4 sont remplacées par le texte suivant:

«Section 3: Qualification initiale accélérée, prévue à l'article 3, paragraphe 2

La qualification initiale accélérée comporte l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1. Sa durée est de cent quarante heures.

Chaque candidat doit effectuer au moins dix heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen tels que fixés par la directive 2006/126/CE.

Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque conducteur peut effectuer au maximum quatre des dix heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.

Les dispositions du point 2.1, quatrième alinéa, s'appliquent également à la qualification initiale accélérée.

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale accélérée est de trente-cinq heures dont deux heures et demie de conduite individuelle.

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen comporte au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

Section 4: Formation continue obligatoire prévue à l'article 3, paragraphe 1), point b)

Des cours de formation continue obligatoire sont organisés par un centre de formation agréé. Leur durée est de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum. Ces cours peuvent être dispensés partiellement en recourant à des simulateurs haut de gamme et en utilisant des outils des technologies de l'information et de la communication, tels que l'apprentissage en ligne, tout en assurant la qualité de la formation. Au moins l'une des périodes de sept heures porte sur une matière liée à la sécurité routière. Le contenu de la formation doit tenir compte des besoins de formation spécifiques pour les opérations de transport effectuées par le conducteur et des évolutions juridiques et technologiques pertinentes. Les périodes de sept heures couvrent différentes matières.

L'accomplissement d'une formation spécifique telle que requise par d'autres actes législatifs de l'Union peut compter comme l'une des périodes de sept heures. Cela inclut, de manière non exhaustive, la formation relative au transport des marchandises dangereuses en vertu de la directive n° 2008/68/CE, la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 et la formation en matière de sensibilisation au handicap pour le transport de voyageurs en vertu du règlement (UE) n° 181/2011.»;

(2) l'annexe II est modifiée comme suit:

(a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«DISPOSITIONS RELATIVES AU MODÈLE DE L'UNION EUROPÉENNE
POUR LA CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR»;

(b) au paragraphe 2, la section relative à la face 1 de la carte de qualification de conducteur est modifiée comme suit:

(a) au point d), le point 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;»;

(b) au point e), le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«la mention “modèle de l’Union européenne” dans la ou les langues de l’État membre qui délivre la carte et l’intitulé “carte de qualification de conducteur” dans les autres langues de l’Union, imprimées en bleu afin de constituer la toile de fond de la carte:»;

(c) au paragraphe 2, dans la section relative à la face 2 de la carte de qualification de conducteur, point a), les points 9 et 10 sont remplacés par le texte suivant:

«9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;

10. le code harmonisé 95 de l’Union européenne prévu à l’annexe I de la directive 2006/126/CE».