

Bruxelles, le 24 mai 2017  
(OR. en)

---

---

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

---

---

8596/1/17  
REV 1

TRANS 155  
CODEC 667  
MI 359  
EDUC 157  
IA 66

## **RAPPORT**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
N° doc. Cion:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Objet:	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 – Orientation générale

---

## **INTRODUCTION**

1. Le 1<sup>er</sup> février 2017, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition citée en objet.
2. Si, d'après l'évaluation de la Commission, la directive 2003/59/CE a été mise en œuvre sans problèmes majeurs et a par conséquent apporté une contribution utile à la sécurité routière et à la mobilité de la main d'œuvre, la proposition entend néanmoins remédier à certaines insuffisances relevées entre 2012 et 2014 dans le cadre d'une évaluation ex post.

3. La proposition vise:
- à améliorer la reconnaissance mutuelle de la formation obligatoire suivie par les conducteurs professionnels;
  - à moderniser les exigences de formation et à préciser leur lien avec les exigences de formation définies dans d'autres actes législatifs de l'UE;
  - à réduire l'ambiguïté en ce qui concerne les exemptions des obligations prévues par la directive; et
  - à préciser les conditions d'âge minimum imposées pour la conduite découlant de l'application des directives 2003/59/CE et 2006/126/CE, afin de veiller à une application harmonisée de la réglementation de l'UE.
4. Avant de présenter la proposition en examen, la Commission avait proposé, le 14 décembre 2016, dans le cadre d'une proposition horizontale, des modifications concernant la procédure réglementaire avec contrôle prévue par cette directive et par la directive 2006/126/CE<sup>1</sup>.
5. Le 3 avril 2017, la Commission des transports et du tourisme du Parlement européen a désigné M. Peter Lundgren (EFDD, SE) comme rapporteur. La Commission de l'emploi et des affaires sociales a décidé de ne pas rendre d'avis.
6. Le Comité économique et social compte adopter son avis le 31 mai 2017. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis sur cette proposition.
7. Par lettre datée du 26 avril 2017<sup>2</sup>, Le Sénat du Parlement roumain a transmis son avis sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité.

---

<sup>1</sup> Voir doc. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

<sup>2</sup> Voir doc. ST 8562/17 INIT.

## TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

8. Le groupe "Transports terrestres" a entamé l'examen de la proposition le 3 février 2017. Il s'est penché sur l'analyse d'impact de la Commission le 7 février 2017. D'une manière générale, les délégations ont jugé cette analyse acceptable comme base de propositions réglementaires. Plusieurs délégations ont souligné qu'il importait de choisir une option aux fins de la reconnaissance mutuelle de la formation suivie dans un autre État membre. Des précisions supplémentaires ont été demandées au sujet des coûts administratifs liés à la délivrance de cartes de qualification de conducteur aux conducteurs d'autres États membres. Quelques délégations ont fait observer que l'analyse d'impact aurait pu comparer de façon plus approfondie les exigences administratives imposées aux conducteurs de l'UE et celles applicables aux conducteurs de pays tiers. Plusieurs délégations ont exprimé des vues divergentes sur la notion d'"apprentissage en ligne" et sur la définition des dérogations aux exigences en matière de formation. Au sujet de ces dernières, la présidence a noté que la Commission n'avait pas fourni une analyse détaillée concernant l'exclusion des conducteurs transportant des marchandises liées au secteur agricole dans le cadre de leurs activités dans ce domaine (nombre de conducteurs concernés, conflit éventuel avec les objectifs de la directive).
9. Entre le 14 mars et le 11 avril 2017, la présidence a présenté un certain nombre de documents de compromis afin de dégager un terrain d'entente sur quelques-unes des modifications proposées. Les résultats des travaux menés par le groupe ont été intégrés dans le texte présenté en annexe.
10. Les modifications approuvées concernent principalement la formulation et l'interprétation des exemptions, la procédure et les instruments à utiliser pour faciliter la reconnaissance mutuelle des formations suivies par les conducteurs, l'organisation de celles-ci et les dispositions transitoires.
- 10 *bis*. Le 24 mai 2017, le Comité des représentants permanents a confirmé le texte de compromis et marqué son accord pour qu'il soit soumis au Conseil TTE (Transports) lors de sa session du 8 juin 2017 en vue de l'adoption d'une orientation générale.

## **QUESTIONS EN SUSPENS**

11. Le groupe s'est penché sur toutes les questions soulevées par les délégations et est parvenu à un texte de compromis qui semble pouvoir être accepté par toutes les délégations. En ce qui concerne les exemptions, le groupe a été en mesure de fournir des précisions supplémentaires, tout en laissant certains termes ouverts à interprétation en raison des différences dans les pratiques et les situations des États membres. Une délégation a une nouvelle fois indiqué qu'elle n'était pas satisfaite du compromis concernant les exemptions.
12. Plusieurs délégations se sont inquiétées des coûts administratifs considérables qu'entraînerait la solution trouvée en vue d'améliorer la reconnaissance mutuelle. D'autres délégations auraient préféré que la proposition débouche sur un texte plus ambitieux qui prépare le passage à l'échange d'informations par voie électronique. Une délégation a cherché à obtenir des précisions supplémentaires concernant les dispositions transitoires<sup>3</sup>.
13. Certaines délégations ont exprimé des inquiétudes quant au maintien d'une procédure distincte qui permet aux ressortissants de pays tiers conduisant des véhicules de transport de marchandises de continuer à utiliser leur attestation de conducteur, délivrée conformément au règlement (CE) n° 1072/2009, comme preuve de leur respect des exigences en matière de formation. Le texte de compromis se propose néanmoins d'améliorer la procédure existante par l'insertion obligatoire d'un code spécifique sur l'attestation de conducteur.
14. À ce stade de la procédure, la Commission maintient une réserve générale sur les modifications apportées à sa proposition, mais salue dans l'ensemble les efforts accomplis par le Conseil en vue de dégager une orientation générale.

## **CONCLUSION**

15. Le Conseil est invité à marquer son accord sur l'orientation générale dont le texte figure à l'annexe du présent document.

---

<sup>3</sup> Voir l'addendum au présent rapport.

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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

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

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

---

<sup>1</sup> JO C du , p. .

<sup>2</sup> JO C du , p. .

considérant ce qui suit:

- (1) Dans son livre blanc du 28 mars 2011<sup>3</sup>, la Commission définit un objectif de "sécurité totale" consistant, pour l'Union, à se rapprocher de l'objectif "zéro décès" dans les transports routiers d'ici à 2050.
- (2) La Commission, dans sa communication sur les orientations politiques en matière de sécurité routière pour la période 2011-2020<sup>4</sup>, a proposé de diminuer encore de moitié le nombre de victimes de la route dans l'UE d'ici à 2020, à partir de l'année 2010. En vue d'atteindre cet objectif, la Commission a défini sept objectifs stratégiques, dont l'amélioration de l'éducation et la formation des usagers de la route et de la protection des usagers vulnérables de la route.
- (3) Ayant évalué la mise en œuvre de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup>, 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; et 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<sup>6</sup>.
- (4) Afin d'améliorer la clarté juridique de la directive 2003/59/CE, il y a lieu de supprimer ou de modifier toutes les références aux actes de l'Union qui ont été abrogés ou remplacés.

---

<sup>3</sup> Livre blanc du 28 mars 2011 intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" [COM(2011) 144 final].

<sup>4</sup> Communication intitulée "Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020" [COM (2010) 389 final].

<sup>5</sup> Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

<sup>6</sup> Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).

- (5) En vue de garantir la sécurité et la cohérence avec d'autres actes de l'Union, il conviendrait d'apporter un certain nombre de modifications aux exemptions prévues par la directive 2003/59/CE, en prenant en considération des exemptions similaires au titre du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup>. Certaines de ces exemptions concernent des personnes pour lesquelles la conduite ne constitue pas l'activité principale, par exemple lorsqu'elle occupe moins de 30 % de leur temps de travail mensuel, et pour lesquelles satisfaire aux exigences de la directive 2003/59/CE représenterait une charge disproportionnée.
- (5 bis) Les conducteurs qui ont été exemptés de la qualification initiale devraient, tout en conservant cette exemption, être néanmoins tenus de suivre une formation continue afin de mettre à jour les connaissances qui sont essentielles pour leur fonction.
- (6) Compte tenu de l'évolution dans le domaine de la formation et de l'éducation, et afin d'accroître la contribution de la directive 2003/59/CE à la sécurité routière et d'améliorer la pertinence de la formation pour les conducteurs, il convient d'accorder une importance plus grande, dans les cours de formation, aux matières liées à la sécurité routière, telles que la perception des dangers et la protection des usagers vulnérables de la route, et à la conduite économe en carburant.
- (7) Les États membres devraient se voir clairement offrir la possibilité d'améliorer et de moderniser les pratiques de formation en utilisant les outils des TIC, tels que l'apprentissage en ligne et la formation mixte, pour une partie de la formation, tout en garantissant la qualité de la formation. Une part importante de la formation requise au titre de la présente directive devrait être effectuée dans un centre de formation agréé.
- (8) Pour garantir la cohérence entre les diverses formes de formation requises en vertu du droit de l'Union, les États membres devraient avoir 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.

---

<sup>7</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

- (9) Afin d'éviter que les divergences entre les pratiques des États membres empêchent la reconnaissance mutuelle et restreignent le droit des conducteurs de suivre la formation continue dans l'État membre où ils travaillent, les autorités des États membres devraient être tenues de délivrer le document adéquat pour chaque conducteur satisfaisant aux exigences de la directive 2003/59/CE. Le document en question devrait faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle, notamment aux fins des contrôles routiers. Cette obligation de documentation minimale ne devrait pas entraver l'approfondissement de la coopération entre États membres dans ce domaine par l'enregistrement et l'échange électroniques d'informations.
- (9 bis) L'utilisation de l'attestation de conducteur par les conducteurs de pays tiers comme preuve de leur respect des exigences en matière de formation pourrait représenter un obstacle pour les conducteurs dès lors que l'entreprise de transport restitue l'attestation aux autorités de délivrance, surtout lorsque ceux-ci désirent occuper un emploi dans un autre État membre. Pour éviter les situations où, en pareil cas, le conducteur serait contraint de suivre une nouvelle fois sa formation lorsqu'il occupe un nouvel emploi, les États membres devraient être encouragés à coopérer et à procéder à un échange d'informations sur les qualifications de conducteur.
- (9 ter) Afin de ménager une transition en douceur, les attestations de conducteur et les cartes de qualification de conducteur valides délivrées conformément aux règles en vigueur avant l'application des dispositions modifiées devraient être reconnues jusqu'à leur date d'expiration. Les modifications apportées 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.
- (10) Pour des raisons de clarté juridique et afin d'assurer l'harmonisation des conditions d'âge minimum aux fins prévues dans la directive 2003/59/CE, la directive 2006/126/CE devrait contenir une dérogation explicite stipulant que les permis de conduire peuvent être délivrés aux âges minimums prévus par la directive 2003/59/CE. Cette clarification porte sur l'âge minimum général des conducteurs de certaines catégories de véhicules titulaires du CAP et ne modifie pas les possibilités existantes en vue d'abaisser ces conditions d'âge minimum ou de prévoir des exemptions à l'égard de celles-ci.



- (10 *bis*) Les modifications de la directive 2006/126/CE devraient être limitées à celles qui sont directement liées à la révision de la directive 2003/59/CE. Il apparaît souhaitable de procéder à une analyse plus approfondie de la mise en œuvre et de l'application de la directive 2006/126/CE, notamment la démarcation entre certaines catégories de véhicules, et d'inclure cette analyse dans la prochaine révision de la directive 2006/126/CE.
- (11) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'amélioration de 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, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres mais peut être mieux réalisé au niveau de l'Union, en raison de la nature transfrontalière des transports routiers et des problèmes que la présente directive est destinée à traiter, l'Union peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (12) Il y a donc lieu de modifier les directives 2003/59/CE et 2006/126/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 2003/59/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 1<sup>er</sup>, les premier et deuxième tirets sont remplacés par le texte suivant:

- "— véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil (\*), ou un permis reconnu comme équivalent est exigé,
- véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE, ou un permis reconnu comme équivalent est exigé.

Aux fins de la présente directive, les références aux catégories de permis de conduire contenant un signe plus ("+") sont à lire selon le tableau de correspondance qui figure à l'annexe III.

---

(\*) Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).";

2) l'article 2 est modifié comme suit:

a) le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) des véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers, des forces responsables du maintien de l'ordre public et des services de transport d'urgence en ambulance, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services;"

b) les points d) à g) sont remplacés par le texte suivant:

"d) des véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire;

e) des véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou d'un CAP, conformément à l'article 6 et à l'article 8, paragraphe 1, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs.

En outre, la présente directive ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou un CAP, conformément à l'article 6 et à l'article 8, paragraphe 1, 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, pour la catégorie du véhicule utilisé à cette fin;

f) des véhicules utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises;

g) des véhicules transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs;"

c) les alinéas suivants sont ajoutés:

"les États membres peuvent exempter les conducteurs des véhicules 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, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur. Les États membres peuvent subordonner ces exemptions à des conditions particulières sur leur propre territoire et, avec l'accord des États membres concernés, sur le territoire d'un autre État membre.

Les États membres informent la Commission des exemptions accordées en vertu de la présente disposition et la Commission en informe les autres États membres.";

3) l'article 7 est modifié comme suit:

a) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"La formation continue consiste 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.";

b) le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"La formation continue vise à approfondir et réviser certaines des matières de la liste figurant à l'annexe I, section 1. Elle comprend toujours au moins une matière liée à la sécurité routière et couvre un large éventail de matières. Les matières de la formation tiennent compte des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et devraient, dans la mesure du possible, prendre en compte les besoins de formation particuliers du conducteur.";

4) à l'article 9, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Les conducteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, point a), obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 5 dans l'État membre où ils ont leur résidence normale, telle que définie à l'article 12 de la directive 2006/126/CE.";

5) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 10*  
Code de l'Union

1. Sur la base du CAP visé à l'article 6 et du CAP visé à l'article 8, paragraphe 1, les autorités compétentes des États membres apposent, en tenant compte des dispositions de l'article 5, paragraphes 2 et 3, ainsi que de l'article 8, le code harmonisé 95 de l'Union européenne prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE, à côté des catégories de permis correspondantes:

- sur le permis de conduire et/ou
- sur la carte de qualification de conducteur, établie selon le modèle figurant à l'annexe II.

Lorsque les autorités compétentes de l'État membre où le CAP a été obtenu ne sont pas en mesure d'apposer le code de l'Union sur le permis de conduire, elles délivrent au conducteur une carte de qualification de conducteur.

La carte de qualification de conducteur délivrée par un État membre est mutuellement reconnue. Lors de la délivrance de la carte, les autorités compétentes s'assurent que le permis de conduire est en cours de validité pour la catégorie de véhicule concernée.

2. Le conducteur visé à l'article 1<sup>er</sup>, point b), qui conduit des véhicules effectuant des transports de voyageurs par route est également autorisé à prouver la qualification et la formation prévues par la présente directive au moyen de l'attestation de conducteur prévue par le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil (\*), pour autant que celle-ci porte le code 95 de l'Union. Aux fins de la présente directive, l'État membre de délivrance appose le code 95 de l'Union 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 présente directive.

Les attestations de conducteur qui ont été délivrées avant le [JO: insérer la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1] conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 1072/2009, notamment son paragraphe 7, en vue de certifier le respect des exigences de formation au titre de la présente directive, et qui ne portent pas le code 95 de l'Union, sont acceptées comme preuve de qualification jusqu'à leur date d'expiration.

---

(\*) Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).";

- 6) les annexes I et II sont modifiées conformément à l'annexe à la présente directive.

## *Article 2*

La directive 2006/126/CE est modifiée comme suit:

- 1) l'article 4 est modifié comme suit:
  - a) le paragraphe 4 est modifié comme suit:
    - i) au point e), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:
      - "l'âge minimum est fixé à 18 ans pour les catégories C1 et C1E;"
    - ii) au point g), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:
      - "l'âge minimum est fixé à 21 ans pour les catégories C et CE;"

iii) au point i), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

– "l'âge minimum est fixé à 21 ans pour les catégories D1 et D1E;"

iv) au point k), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

– "l'âge minimum est fixé à 24 ans pour les catégories D et DE;"

b) le paragraphe suivant est ajouté:

"7. Par dérogation aux âges minimums prévus aux points g), i) et k) de l'article 4, paragraphe 4, de la présente directive, l'âge minimum requis pour la délivrance d'un permis de conduire de la catégorie C, CE, D1, D1E, D ou DE est l'âge minimum requis pour la conduite de ce type de véhicules pour les titulaires d'un CAP fixé respectivement à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), premier alinéa, à l'article 5, paragraphe 3, point a) ii), premier alinéa, ou à l'article 5, paragraphe 3, point b), de la directive 2003/59/CE.

Dans les cas où, conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), deuxième alinéa, ou à l'article 5, paragraphe 3, point a) ii), deuxième alinéa, de la directive 2003/59/CE, un État membre autorise la conduite sur son territoire à partir d'un âge inférieur, le permis de conduire n'est valable que sur le territoire de l'État membre de délivrance jusqu'à ce que le titulaire du permis ait atteint l'âge minimum applicable visé au premier alinéa du présent paragraphe et soit titulaire du CAP.";

2) à l'article 15, le texte existant devient le paragraphe 1 et le paragraphe suivant est ajouté:

"2. Le réseau des permis de conduire de l'Union européenne peut également être utilisé pour échanger des informations relatives aux permis de conduire aux fins prévues dans d'autres actes législatifs de l'UE."

### *Article 3*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [OP: *prière d'insérer la DATE calculée sur une période de 24 mois à compter de l'entrée en vigueur*]. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

### *Article 4*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

### *Article 5*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*

*Par le Conseil*

*Le président*

*Le président*

A. Les annexes I et II de la directive 2003/59/CE 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) le point 1.3 est remplacé par le texte suivant:

"1.3. objectif: pouvoir optimiser la consommation de carburant

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 suivant est inséré avant le titre "Permis 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) le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

"2.1. objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation

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) le point 3.7 est remplacé par le texte suivant:

"3.7. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché

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) le point 3.8 est remplacé par le texte suivant:

"3.8. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché

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 fréquentation des cours et 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 qu'une partie de la formation soit dispensée par le centre de formation agréé au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication, tels que l'apprentissage en ligne, tout en veillant à maintenir une qualité de formation idoine et en choisissant les matières pour lesquelles les outils des technologies de l'information et de la communication peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés.

Les États membres 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, par périodes de sept heures au minimum. Le centre de formation agréé peut dispenser cette formation continue en partie sur un simulateur haut de gamme et au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication, tels que l'apprentissage en ligne, tout en veillant à maintenir une qualité de formation idoine et en choisissant les matières pour lesquelles les outils des technologies de l'information et de la communication peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. 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 évolutions juridiques et technologiques pertinentes et devrait, dans la mesure du possible, prendre en compte les besoins de formation particuliers du conducteur. Cette durée de trente-cinq heures devrait couvrir un large éventail de matières, y compris des formations répétées lorsqu'il apparaît que le conducteur a besoin d'un rattrapage particulier.

Les États membres peuvent envisager de faire compter l'accomplissement d'une formation spécifique telle que requise par d'autres actes législatifs de l'Union au maximum comme une des périodes de sept heures prescrites. 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) la section 2 est modifiée comme suit:

a) concernant la face 1 de la carte de qualification de conducteur:

i) 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;"

ii) au point e), la première phrase 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:"

b) concernant 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;"

C) dans la section 4, l'intitulé du modèle de carte de qualification de conducteur est remplacé par le texte suivant: "MODÈLE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR". Sur la face 2 du modèle, sous le numéro 10, les termes "Code communautaire" sont remplacés par "Code de l'Union".

D) La section suivante est ajoutée:

"5. Dispositions transitoires

Les cartes de qualification de conducteur délivrées avant le [*JO: insérer la date mentionnée à l'article 3, paragraphe 1*] sont valables jusqu'à leur date d'expiration."



B. L'annexe suivante est ajoutée:

"Annexe III - Tableau de correspondance pour les références à certaines catégories de permis de conduire

<i>Référence dans la présente directive</i>	<i>Référence dans la directive 2006/126/CE</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

"

---