

# 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.