Procedure file

Informations de base

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2017/0015(COD)	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)

Sujet
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		03/04/2017
	LUNDGREN Peter	
	Rapporteur(e) fictif/fictive	
	ŁUKACIJEWSKA Elżbieta Katarzyna	
	GRAPINI Maria	
	ZŁOTOWSKI Kosma	
	BILBAO BARANDICA Izaskun	
	DALUNDE Jakop G.	
	ARNAUTU Marie-Christine	

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 européenne

Formation du Conseil	Réunion	Date
Affaires générales	3611	12/04/2018

Commission européenne	Transports, télécommunications et énergie	3545	08/06/2017
	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	BULC Violeta	

Evénements clés

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 71)		
25/10/2017	Décision de la commission parlementaire d?engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
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	Résultat du vote au parlement		
13/03/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0065/2018	Résumé
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 procédure	2017/0015(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2003/59/EC 2001/0033(COD) Modification Directive 2006/126/EC 2003/0252(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159

Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/09186

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2017)0047	01/02/2017	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0026	01/02/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0027	01/02/2017	EC	
Projet de rapport de la commission		PE604.819	24/05/2017	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES1181/2017	31/05/2017	ESC	
Amendements déposés en commission		PE607.811	29/06/2017	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0321/2017	23/10/2017	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2019)007574	20/12/2017	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0065/2018	13/03/2018	EP	Résumé
Projet d'acte final		00071/2017/LEX	18/04/2018	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2018)242	24/05/2018	EC	

Acte final

Directive 2018/645
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

OBJECTIF: améliorer la norme applicable dans lensemble de lUE 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 lensemble des déplacements des poids lourds à lintérieur de lUE franchissent des frontières entre des États membres. Les autobus ou autocars représentent quelque 8 % du transport transfrontalier dans lUE.

La directive 2003/59/CE établit les exigences de qualification initiale et de formation continue pour les conducteurs professionnels de camions et dautobus. Les États membres disposaient toutefois dune grande marge de manuvre quant à la manière de mettre en uvre 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 uvre de la directive, la Commission a relevé un certain nombre dinsuffisances, dont principalement:

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

Lobjectif de la proposition est de remédier aux insuffisances constatées. La révision de la directive 2003/59/CE garantirait lapplication dexigences minimales de formation appropriées et la reconnaissance de la formation dans lensemble de lUE. Elle permettrait de corriger lactuel problème de reconnaissance mutuelle qui pourrait affecter quelque 46.700 conducteurs (2016).

ANALYSE DIMPACT: loption 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 lutilisation efficace du carburant et de mentionner clairement la possibilité de recourir à lapprentissage 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 sappliquerait 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 dun permis de conduire ; iv) des véhicules utilisés par les entrepreneurs dans les secteurs de lagriculture, lhorticulture, lélevage 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) daméliorer les pratiques de formation en utilisant lapprentissage 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

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 lobjectif 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 dici 2030. Pour y parvenir, ils ont souligné la nécessité dinstaurer la mobilité durable en encourageant la promotion de véhicules équipés de moteurs fonctionnant à laide 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 dentretien;
- les véhicules circulant dans un rayon de moins de 100 km de leur point dattache habituel, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas lactivité 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 laccent, 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 lévolution 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 lUnion: 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 lattestation 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 dun registre commun à léchelle de lUnion européenne afin daider 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

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 quà la lumière de lobjectif contraignant approuvé par le Conseil européen de réduire dau moins 40 % par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de léconomie de lUnion dici 2030 et des objectifs à long terme de laccord de Paris, une approche globale est nécessaire dans le secteur des transports pour encourager la réduction des émissions et lutilisation 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 durgence 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 lactivité principale du conducteur;
- utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises dagriculture, dhorticulture, de sylviculture, délevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de lactivité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure à celle fixée dans le droit national à partir du lieu détablissement de lentreprise qui est propriétaire du véhicule ou le loue.

Par ailleurs, la directive ne sappliquerait pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou un CAP lorsquelles suivent une formation supplémentaire à la conduite dans le cadre dune 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 sappliquerait pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

- la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de lapprovisionnement 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 na pas dincidences sur la sécurité routière.

Formation continue: la formation continue devrait mettre laccent sur la sécurité routière, mais aussi sur la santé et la sécurité au travail, et sur la réduction de lincidence de la conduite sur lenvironnement. Les conducteurs routiers devraient, entre autres, être préparés à optimiser la consommation de carburant et à anticiper les risques de trafic, les évaluer et sy adapter, notamment :

- comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles;
- sadapter aux risques de trafic, y compris aux comportements dangereux ou à la distraction au volant (causée par lutilisation dappareils électroniques, la consommation de nourriture ou de boisson, etc.);
- reconnaître les situations dangereuses et sy 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 doutils des technologies de linformation 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 lUnion: aux fins de la directive, lÉtat membre de délivrance devrait apposer le code « 95 » harmonisé de lUnion prévu à lannexe I de la directive 2006/126/CE dans la section de lattestation 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 lUnion et qui ont été délivrées dans les deux ans suivant lentrée en vigueur de la directive modificative en vue de certifier le respect des exigences de formation, seraient acceptées comme preuve de qualification jusquà leur date dexpiration.

Faciliter lutilisation de véhicules à carburant de substitution: les États membres devraient pouvoir autoriser, sur leur territoire, les titulaires dun 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 dexcéder 3.500 kg devrait être conditionnée par le fait que lexcès de masse autorisé soit dû exclusivement à lexcès 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 dexécution: 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 lextension dun 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. Laccès 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

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 linsuffisance 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 sappliquera 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 lactivité principale du conducteur;
- utilisés pour des cours et des examens de conduite en vue de l'obtention dun permis de conduire;
- utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises;
- utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises dagriculture, dhorticulture, de sylviculture, délevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de lactivité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure à celle fixée dans le droit national à partir du lieu détablissement de lentreprise qui est propriétaire du véhicule ou le loue.

Formation continue: la formation continue devra mettre laccent sur la sécurité routière, mais aussi sur la santé et la sécurité au travail, et sur la réduction de lincidence de la conduite sur lenvironnement. 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 lUnion: 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 dexécution: les États membres devront développer, en coopération avec la Commission, un réseau électronique en vue déchanger des informations sur les CAP délivrés ou retirés. Ils devront sassister mutuellement dans la mise en uvre 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.