COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs
(texte codifié)

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Dans le contexte de l'Europe des citoyens, la Commission attache une grande importance à la simplification et à la clarté du droit de l'Union afin de le rendre plus lisible et plus accessible au citoyen en lui offrant ainsi des possibilités accrues de faire usage des droits spécifiques qui lui sont conférés.

   Mais cet objectif ne pourra être atteint tant que subsistera un trop grand nombre de dispositions qui, ayant été modifiées à plusieurs reprises et souvent de façon substantielle, se trouvent éparpillées en partie dans l'acte originaire et en partie dans les actes modificatifs ultérieurs. Un travail de recherche et de comparaison d'un grand nombre d'actes est ainsi nécessaire pour identifier les dispositions en vigueur.

   De ce fait, la clarté et la transparence du droit dépendent aussi de la codification de la réglementation souvent modifiée.

2. Le 1er avril 1987, la Commission a décidé[1] de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de leurs dispositions.

3. Les conclusions de la présidence du Conseil européen d'Édimbourg, en décembre 1992, ont confirmé ces impératifs[2] en soulignant l'importance de la codification qui offre une sécurité juridique quant au droit applicable à un moment donné à propos d'une question donnée.

   La codification doit être effectuée dans le strict respect de la procédure normale d'adoption des actes de l'Union.

   Comme aucune modification de substance ne peut être introduite dans les actes qui font l'objet de la codification, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont convenu, par un accord interinstitutionnel du 20 décembre 1994, qu'une procédure accélérée pourrait être utilisée en vue de l'adoption rapide des actes codifiés.

4. L'objet de la présente proposition est de procéder à la codification de la 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 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil[3]. La nouvelle directive se substituera aux divers actes qui y sont incorporés[4]; elle en préserve totalement la substance et se borne donc à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Voir l'annexe 3 de la partie A desdites conclusions.
3 Inscrite dans le programme législatif pour 2020.
4 Annexe IV, Partie A, de la présente proposition.

5. La présente proposition de codification a été élaborée sur la base d'une consolidation préalable du texte, dans 24 langues officielles, de la directive 2003/59/CE et des actes qui l'ont modifié, effectuée, au moyen d'un système informatique, par l'Office des publications de l'Union européenne. Lorsque les articles ont été renumérotés, la corrélation entre l'ancienne et la nouvelle numérotation est exposée dans un tableau de correspondance qui figure à l'annexe V de la directive codifiée.

↓ 2003/59/CE (adapté)

2021/0018 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (texte codifié)

(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[5],

vu l'avis du Comité des régions[6],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

↓

(1) La directive 2003/59/CE Parlement Européen et du Conseil[7] a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle[8]. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.

↓ 2018/645 considérant 1(adapté)

(2) Dans son 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

5 JO C […] du […], p. […].

6 JO C […] du […], p. […].

7 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 du Conseil 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).

8 Voir l'annexe IV, Partie A.

en ressources»[9], la Commission définit un objectif de «sécurité totale» selon lequel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050.

↓ 2018/645 considérant 2(adapté)

(3) La Commission, dans sa communication sur les orientations politiques en matière de sécurité routière pour la période 2011-2020 intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020»[10], a proposé de diminuer encore de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union 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.

↓ 2018/645 considérant 3

(4) Le Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 a approuvé l'objectif contraignant 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. Cet objectif de réduction des émissions favorisera l'accomplissement des objectifs à long terme de l'accord de Paris et tous les secteurs économiques devraient contribuer à la réalisation dudit objectif. Dans le secteur des transports, une approche globale est nécessaire pour encourager la réduction des émissions et l'utilisation efficace des ressources énergétiques. Il convient de progresser vers une mobilité à faible taux d'émissions, notamment à l'aide de la recherche et de la mise en œuvre des avancées technologiques déjà disponibles. Il convient de former adéquatement les conducteurs à la conduite la plus efficace possible.

↓ 2003/59/CE considérant 3 (adapté)

(5) Afin de permettre aux conducteurs de répondre aux exigences ⌦ relatives au ⌫ marché des transports routiers, il convient d'appliquer à l'ensemble des conducteurs, qu'ils conduisent à titre indépendant ou salarié, en compte propre ou pour compte d'autrui, la réglementation ⌦ de l'Union concernant le niveau minimal de formation des conducteurs de véhicules de transport par route ⌫.

↓ 2003/59/CE considérant 4 (adapté)

(6) ⌦ La ⌫ réglementation ⌦ de l'Union concernant le niveau minimal de formation des conducteurs de véhicules de transport par route devrait ⌫ viser à assurer, à travers sa qualification, la qualité du conducteur tant pour l'accès à l'activité de conduite que pour la poursuite de celle-ci.

---

9 COM(2011) 144 final.

10 COM(2010) 389 final.

↓ 2003/59/CE considérant 5

(7) Plus particulièrement l'obligation d'une qualification initiale et d'une formation continue vise à améliorer la sécurité routière et la sécurité du conducteur, y compris lors des opérations effectuées par le conducteur avec le véhicule à l'arrêt. En outre, la modernité de l'emploi de conducteur devrait susciter auprès des jeunes un intérêt pour ce métier, ce qui devrait contribuer au recrutement de nouveaux conducteurs à une époque de pénurie.

↓ 2003/59/CE considérant 6

(8) Afin d'éviter des inégalités dans les conditions de concurrence, la présente directive devrait s'appliquer à l'activité de conduite tant des ressortissants d'un État membre que des ressortissants d'un pays tiers, employés ou utilisés par une entreprise établie dans un État membre.

↓ 2003/59/CE considérant 22 (adapté)

(9) Il est souhaitable, afin de respecter les principes du droit ⌦ de l'Union ⌫, d'exempter de l'application de la présente directive les conducteurs des véhicules utilisés pour effectuer des transports lorsque l'impact sur la sécurité routière est considéré comme moindre ou lorsque les exigences de la présente directive imposeraient une charge économique ou sociale disproportionnée.

↓ 2018/645 considérant 6 (adapté)

(10) Certaines exemptions ⌦ devraient être prévues pour ⌫ des situations où la conduite ne constitue pas l'activité principale du conducteur et dans lesquelles exiger des conducteurs de satisfaire aux exigences de la ⌦ présente ⌫ directive leur imposerait une charge disproportionnée. Lorsque la conduite occupe moins de 30 % du temps de travail sur un mois glissant, elle est généralement considérée comme ne constituant pas l'activité principale du conducteur.

↓ 2018/645 considérant 7 (adapté)

(11) Lorsque la conduite est pratiquée peu fréquemment, dans des régions rurales ⌦ ou ⌫ par des conducteurs aux fins de l'approvisionnement de leur propre entreprise, il convient de prévoir des exemptions, à condition que la sécurité routière reste assurée. La géographie, le climat et la densité de population n'étant pas les mêmes dans les différentes zones rurales de l'Union, il y a lieu de laisser aux États membres le pouvoir discrétionnaire de déterminer si ladite conduite peut être considérée comme étant occasionnelle et si une telle exemption a des incidences sur la

sécurité routière: par exemple en fonction du type de route, du volume du trafic ou de la présence d'usagers vulnérables de la route.

↓ 2018/645 considérant 8

(12) Étant donné que les personnes travaillant dans les secteurs de l'agriculture, l'horticulture, la sylviculture, l'élevage ou la pêche, qui sont exemptées de la présente directive, parcourent, dans l'exercice de leur activité professionnelle, des distances qui varient à travers l'Union, il y a lieu de laisser aux États membres le soin de déterminer, dans leur droit national, les distances maximales autorisées, calculées à partir du lieu d'établissement de l'entreprise à laquelle les exemptions s'appliquent.

↓ 2003/59/CE considérant 7 (adapté)

(13) Afin de pouvoir établir que le conducteur remplit ses obligations, les États membres devraient délivrer au conducteur un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), attestant sa qualification initiale ou sa formation continue.

↓ 2003/59/CE considérant 8 (adapté)

(14) Afin de faciliter la mise en œuvre des dispositions relatives à la qualification initiale, les États membres devraient pouvoir choisir parmi plusieurs options.

↓ 2003/59/CE considérant 9

(15) Afin de maintenir leur qualification de conducteurs, les conducteurs en exercice devraient être obligés d'effectuer un recyclage périodique des connaissances qui sont essentielles pour leur fonction.

↓ 2018/645 considérant 9

(16) Les conducteurs qui ont été exemptés de la qualification initiale devraient, tout en continuant à bénéficier de ladite exemption, être néanmoins tenus de suivre une formation continue afin de garantir que leurs connaissances dans les matières qui sont essentielles pour leur fonction restent actualisées.

↓ 2003/59/CE considérant 10 (adapté)

(17) Les exigences minimales à respecter dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue concernent les règles de sécurité à respecter pendant la conduite et lorsque le véhicule est à l'arrêt. Le développement de la conduite préventive

(anticipation des dangers, prise en compte des autres usagers de la route), qui va de pair avec la rationalisation de la consommation de carburant, ⌦ devrait avoir ⌫ des effets positifs aussi bien pour la société que pour le secteur des transports routiers lui-même.

↓ 2003/59/CE considérant 11

(18) La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux droits acquis par le conducteur qui serait devenu titulaire du permis de conduire nécessaire pour exercer l'activité de conduite à une date préalable à celle prévue pour obtenir le CAP attestant la qualification initiale ou la formation continue correspondante.

↓ 2003/59/CE considérant 12

(19) Seuls les centres de formation qui ont fait l'objet d'un agrément délivré par les autorités compétentes des États membres devraient pouvoir organiser les cours de formation prévus dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue. Afin de garantir la qualité de ces centres agréés, les autorités compétentes devraient fixer des critères d'agrément harmonisés, notamment un professionnalisme confirmé.

↓ 2003/59/CE considérant 13

(20) Il y a lieu de confier non seulement aux autorités compétentes des États membres mais également à toute entité qu'elles désignent, la tâche d'organiser les examens prévus dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue. Compte tenu de l'importance que revêt la présente directive pour la sécurité routière et l'égalité des conditions de concurrence, les autorités compétentes des États membres devraient contrôler ces examens.

↓ 2003/59/CE considérant 14

(21) Il convient que les États membres imposent l'accomplissement de la première formation continue et délivrent au conducteur le CAP correspondant dans les cinq ans qui suivent soit la date de délivrance du CAP attestant la qualification initiale soit la date limite fixée pour que certains conducteurs fassent valoir leurs droits acquis. Ces délais devraient également pouvoir être prorogés ou abrégés. À la suite de sa première formation continue, le conducteur devrait suivre une formation continue tous les cinq ans.

↓ 2003/59/CE considérant 15 (adapté)

(22) Pour certifier que le conducteur ressortissant d'un État membre est titulaire d'un des CAP prévus par la présente directive et pour faciliter la reconnaissance mutuelle des différents CAP, les États membres devraient apposer le code harmonisé ⌦ de

l'Union ⌫ prévu à cet effet, accompagné de la date d'échéance du code, soit sur le permis de conduire soit sur la carte de qualification de conducteur, mutuellement reconnue par les États membres, dont le modèle harmonisé est prévu par la présente directive. Cette carte devrait répondre aux mêmes exigences de sécurité que le permis de conduire, compte tenu de l'importance des droits qu'elle confère pour la sécurité routière et l'égalité des conditions de concurrence.

↓ 2018/645 considérant 10

(23) Les États membres, en coopération avec la Commission, devraient échanger par voie électronique des informations relatives aux CAP. Ils devraient développer la plateforme électronique nécessaire, en tenant compte pour ce faire d'une analyse coûts-avantages réalisée par la Commission, en envisageant notamment la possibilité d'étendre le réseau des permis de conduire de l'Union européenne mis en place au titre de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil[11]. Cela permettra entre autres aux États membres d'accéder facilement aux informations relatives aux formations accomplies, qui ne figurent pas sur le permis de conduire du conducteur. Il est important que les États membres et la Commission s'emploient à développer cette fonctionnalité dans le but de permettre un accès en temps réel lors des contrôles routiers.

↓ 2018/645 considérant 11 (adapté)

(24) Compte tenu de l'évolution dans le domaine de la formation et de l'éducation, et afin d'accroître la contribution de la ⌦ présente ⌫ directive à la sécurité routière et d'améliorer la pertinence de la formation pour les conducteurs, il convient ⌦ de traiter ⌫ dans les cours de formation, ⌦ des ⌫ matières liées à la sécurité routière, telles que la perception des dangers; la protection des usagers vulnérables de la route, en particulier les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite; la conduite économe en carburant; les conditions météorologiques extrêmes et les convois exceptionnels. Dans ce contexte, les cours devraient également porter sur les systèmes de transport intelligents et devraient évoluer de manière à suivre le rythme des développements technologiques.

↓ 2018/645 considérant 12

(25) Les États membres devraient se voir clairement offrir la possibilité d'améliorer et de moderniser les pratiques de formation en utilisant les outils des technologies de l'information et de la communication (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. En améliorant et en modernisant les pratiques de formation à l'aide des TIC, il est important de tenir compte du fait que certains sujets spécifiques nécessitent une formation pratique et ne se prêtent pas à l'utilisation de ces outils d'apprentissage: par exemple, le montage de chaînes à neige ou l'arrimage d'un chargement, ou d'autres

[11] 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).

matières où l'aspect pratique est important. La formation pratique pourrait, mais ne doit pas nécessairement, consister à conduire. Une part importante de la formation requise au titre de la présente directive devrait être effectuée dans un centre de formation agréé.

↓ 2018/645 considérant 13 (adapté)

(26) Afin de garantir la cohérence entre les différents types de formations requis en vertu du droit de l'Union, les États membres devraient avoir la possibilité de combiner différents types de formations adaptées: par exemple, il devrait leur être possible de combiner une formation au transport des marchandises dangereuses, à la sensibilisation au handicap ou au transport des animaux, avec la formation prévue dans la ⌦ présente ⌫ directive.

↓ 2018/645 considérant 14 (adapté)

(27) 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, si la formation accomplie ne peut être indiquée sur le permis de conduire, de délivrer la carte de qualification d'un conducteur sous la forme prescrite par les modèles normalisés, qui assurera la reconnaissance mutuelle pour chaque conducteur satisfaisant aux exigences de la ⌦ présente ⌫ directive.

↓ 2018/645 considérant 15

(28) 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 ces conducteurs désirent occuper un emploi dans un autre État membre. Pour éviter les situations où, en pareil cas, les conducteurs sont contraints de suivre une nouvelle fois leur formation lorsqu'ils acceptent un nouvel emploi, les États membres devraient être encouragés à coopérer et à procéder à un échange d'informations sur les qualifications de conducteur.

↓ 2018/645 considérant 19

(29) Afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air, en facilitant 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 kilogrammes mais inférieure à 4 250 kilogrammes. Cette possibilité d'excéder 3 500 kilogrammes 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.

↓ 2003/59/CE considérant 17

(30) En ce qui concerne les conducteurs ressortissants d'un pays tiers qui sont couverts par la présente directive, il convient de prévoir des dispositions de certification particulières.

↓ 2019/1243 Art. 1 et Annexe pt. IX (adapté)

(31) Afin d'adapter la ⌦ présente ⌫ directive au progrès scientifique et scientifique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier les annexes I et II ⌦ de la présente directive ⌫. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»[12]. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

↓ 2018/645 considérant 20 (adapté)

(32) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir ⌦ l'établissement ⌫ ⌦ d'une ⌫ norme applicable dans l'ensemble de l'Union 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 atteint de manière suffisante par les États membres mais peut l'être mieux 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 prendre 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 cet objectif.

---

[12] JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

↓

(33) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit interne et les dates d'application des directives indiqués à l'annexe IV, partie B,

↓ 2003/59/CE (adapté)

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

↓ 2018/645 Art. 1, pt 1

Article premier

Champ d'application

La présente directive s'applique à l'activité de conduite:

a) des ressortissants d'un État membre; et

b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie dans un État membre

ci-après dénommés «conducteurs» effectuant des transports par route à l'intérieur de l'Union, sur des routes ouvertes à l'usage public, au moyen de:

– 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, 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 faites aux catégories de permis de conduire contenant un signe plus («+») sont à lire selon le tableau de correspondance qui figure à l'annexe III.

↓ 2018/645 Art. 1, pt 2

Article 2

Exemptions

1. La présente directive ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules:

a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h;

b) 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;

c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;

d) 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;

e) 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;

f) utilisés pour des cours et des examens de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle (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;

g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises;

h) 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.

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, 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 aux fins dudit point.

2. La présente directive ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur;

b) le conducteur ne propose pas de services de transport;

c) les États membres estiment que le transport est occasionnel et n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

3. La présente directive ne s'applique pas aux 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, 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, le loue ou l'achète par crédit-bail.

↓ 2003/59/CE (adapté)

Article 3

Qualification et formation

1. L'activité de conduite, ⌦ visée ⌫ à l'article 1er, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. À cette fin, les États membres prévoient:

a) un système de qualification initiale

Les États membres choisissent entre les deux options suivantes:

i) option comportant à la fois la fréquentation de cours et un examen

Conformément à l'annexe I, section 2, point 2.1, ce type de qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours pendant une durée déterminée. Elle est clôturée par un examen. En cas de réussite de cet examen, elle est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 6, paragraphe 1, point a);

ii) option comportant uniquement des examens

Conformément à l'annexe I, section 2, point 2.2, ce type de qualification initiale ne comporte pas la fréquentation obligatoire de cours, mais seulement des examens théoriques et pratiques. En cas de réussite des examens, elle est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 6, paragraphe 1, point b).

Toutefois, un État membre peut autoriser un conducteur à conduire sur son territoire avant d'avoir obtenu le CAP lorsqu'il est engagé dans une formation en alternance d'au moins six mois sur une période maximale de trois ans. Dans le cadre de cette formation en alternance, les examens visés aux points i) et ii) peuvent être effectués par étapes.

b) un système de formation continue

Conformément à l'annexe I, section 4, la formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours. Elle est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 8, paragraphe 1.

2. Les États membres peuvent également prévoir un système de qualification initiale accélérée pour permettre au conducteur de conduire dans les cas prévus à l'article 5, paragraphe 2, point a) ii), ⌦ à l'article 5, paragraphe 2 ⌫ point b), ⌦ à l'article 5 ⌫ paragraphe 3, point a) i), et ⌦ à l'article 5, paragraphe 3 ⌫ point b).

Conformément à l'annexe I, section 3, la qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours. Elle est clôturée par un examen. En cas de réussite de cet examen, elle est sanctionnée par le CAP prévu à l'article 6, paragraphe 2.

3. Les États membres peuvent dispenser le conducteur qui a obtenu le certificat de capacité professionnelle prévu par le Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil[13] des examens visés au paragraphe 1, point a) i) et ii), et au paragraphe 2 dans les

[13] Règlement (CE) n 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

matières couvertes par l'examen prévu dans le cadre dudit règlement et, le cas échéant, de la fréquentation de la partie des cours correspondant à ces matières.

Article 4

Droits acquis

Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

a) titulaires d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E ou D, D + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré au plus tard ⌦ le 10 septembre 2008 ⌫;

b) titulaires d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E ou C, C + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré au plus tard ⌦ le 10 septembre 2009 ⌫.

Article 5

Qualification initiale

1. L'accès à la qualification initiale ne nécessite pas l'acquisition préalable du permis de conduire correspondant.

2. Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de marchandises peuvent conduire:

a) à partir de l'âge de 18 ans:

   i) un véhicule des catégories de permis de conduire C et C + E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1;

   ii) un véhicule des catégories de permis de conduire C1 et C1 + E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2;

b) à partir de l'âge de 21 ans un véhicule des catégories de permis de conduire C et C + E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.

3. Le conducteur d'un véhicule destiné aux transports de voyageurs peut conduire:

a) à partir de l'âge de 21 ans:

   i) un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E pour effectuer des transports de voyageurs sous forme de services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres ainsi qu'un véhicule des catégories de permis de conduire D1 et D1 + E à condition d'être titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.

   Tout État membre peut autoriser le conducteur des véhicules de l'une des catégories susmentionnées à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 18 ans, à condition qu'il soit titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1;

   ii) un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E, à condition d'être titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1.

   Tout État membre peut autoriser le conducteur des véhicules de l'une des catégories susmentionnées à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 20 ans, à condition qu'il soit titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1. Cet âge peut être ramené à 18 ans lorsque le conducteur conduit ces véhicules sans passagers;

b) à partir de l'âge de 23 ans, un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E, à condition qu'il soit titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.

4. Sans préjudice des limites d'âge fixées au paragraphe 2, les conducteurs effectuant des transports de marchandises titulaires du CAP visé à l'article 6 pour l'une des catégories de véhicules prévues au paragraphe 2 du présent article sont dispensés d'obtenir un tel CAP pour une autre des catégories de véhicules prévues audit paragraphe.

Ces dispositions s'appliquent dans les mêmes conditions aux conducteurs effectuant des transports de voyageurs pour les catégories visées au paragraphe 3.

5. Les conducteurs effectuant des transports de marchandises qui élargissent ou changent leurs activités pour effectuer du transport de voyageurs, ou inversement, et qui sont titulaires du CAP visé à l'article 6 ne doivent plus refaire les parties communes aux qualifications initiales, mais uniquement les parties spécifiques à la nouvelle qualification.

Article 6

CAP attestant de la qualification initiale

1. CAP attestant d'une qualification initiale

a) CAP délivré sur la base de la fréquentation de cours et d'un examen

Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point a) i), l'État membre impose au candidat conducteur la fréquentation de cours dans un centre de formation agréé par les autorités compétentes conformément à l'annexe I, section 5, ci-après dénommé «centre de formation agréé». Ces cours portent sur toutes les matières visées dans la liste figurant à l'annexe I, section 1. Cette formation est clôturée par la réussite de l'examen prévu à l'annexe I, section 2, point 2.1. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par elles, organisent cet examen, qui vise à vérifier si le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à l'annexe I, section 1, en ce qui concerne les matières susvisées. Ces autorités ou entités supervisent cet examen et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant d'une qualification initiale.

b) CAP délivré sur la base d'examens

Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point a) ii), l'État membre impose au candidat conducteur la réussite des examens, théorique et pratique, prévus à l'annexe I, section 2, point 2.2. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par elles, organisent ces examens, qui visent à vérifier si le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à l'annexe I, section 1, en ce qui concerne toutes les matières susvisées. Ces autorités ou entités supervisent ces examens et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant d'une qualification initiale.

2. CAP attestant d'une qualification initiale accélérée

Conformément à l'article 3, paragraphe 2, l'État membre impose au candidat conducteur la fréquentation de cours dans un centre de formation agréé. Ces cours portent sur toutes les matières figurant à l'annexe I, section 1.

Cette formation est clôturée par l'examen prévu à l'annexe I, section 3. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par elles, organisent cet examen, qui vise à vérifier si le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à l'annexe I, section 1, en ce qui concerne les matières susvisées. Ces autorités ou entités

supervisent cet examen et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant d'une qualification initiale accélérée.

↓ 2018/645 Art. 1, pt 3

Article 7

Formation continue

La formation continue consiste en une formation permettant aux titulaires d'un CAP de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur fonction, en mettant en particulier l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail, et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement.

Cette formation est organisée par un centre de formation agréé, conformément à l'annexe I, section 5. La formation comprend 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. Si un conducteur va travailler dans une autre entreprise, la formation continue déjà effectuée doit être prise en compte.

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

↓ 2003/59/CE (adapté)

Article 8

CAP attestant de la formation continue

1. À l'issue de la formation continue visée à l'article 7, les autorités compétentes des États membres ou le centre de formation agréé délivrent au conducteur un CAP attestant de la formation continue.

2. Le titulaire du CAP visé à l'article 6 ⌦ suivra une première formation continue ⌫, dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du CAP.

Les États membres peuvent abréger ou proroger le délai visé ⌦ au premier alinéa ⌫ notamment dans le but de ⌦ le ⌫ faire coïncider avec la date d'échéance de validité du permis de conduire . Toutefois, ce délai ne peut être ni inférieur à trois ans ni supérieur à sept ans.

3. Le conducteur ayant accompli la première formation continue visée au paragraphe 2 suit une formation continue tous les cinq ans, avant la fin de la période de validité du CAP attestant de la formation continue.

4. Les titulaires du CAP visé à l'article 6 ou du CAP visé au paragraphe 1 ainsi que les conducteurs visés à l'article 4, qui ont arrêté l'exercice de la profession et qui ne répondent pas aux exigences des paragraphes 1, 2 et 3 ⌦ du présent article ⌫ doivent suivre une formation continue avant de reprendre l'exercice de la profession.

5. Les conducteurs effectuant des transports de marchandises ou de voyageurs par route ayant suivi une formation continue pour l'une des catégories de permis ⌦ de conduire ⌫ prévues à l'article 5, paragraphes 2 et 3, sont dispensés de suivre une formation continue pour une autre des catégories de véhicules prévues auxdits paragraphes.

Article 9

Lieu de la formation

↓ 2018/645 Art. 1, pt 4

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

↓ 2003/59/CE (adapté)

Les conducteurs visés à l'article 1er, point b), obtiennent cette qualification ⌦ initiale ⌫ dans l'État membre où l'entreprise est établie ou dans l'État membre qui leur a délivré un permis de travail.

Les conducteurs visés à l'article 1er, points a) et b), suivent la formation continue visée à l'article 7 dans l'État membre où ils ont leur résidence normale ou dans l'État membre où ils travaillent.

↓ 2018/645 Art. 1, pt 5 (adapté)

Article 10

Code de l'Union

1. Sur la base du CAP attestant d'une qualification initiale et du CAP attestant d'une formation continue, les autorités compétentes des États membres apposent, en tenant compte de l'article 5, paragraphes 2 et 3, ainsi que de l'article 8 de la présente directive, le code harmonisé «95» de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE, à côté des catégories de permis ⌦ de conduire ⌫ 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 présente directive.

Si 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 ⌦ de qualification de conducteur ⌫, 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 1er, point b), ⌦ de la présente directive ⌫ qui conduit des véhicules effectuant des transports de marchandises 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[14], 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.

3. Les attestations de conducteur qui ne portent pas le code «95» de l'Union et qui ont été délivrées avant le 23 mai 2020 conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 1072/2009, et notamment le paragraphe 7 dudit article, en vue de certifier le respect des exigences de formation au titre de la présente directive, sont acceptées comme preuve de qualification jusqu'à leur date d'expiration.

↓ 2018/645 Art. 1, pt 6

Article 11

Réseau d'exécution

1. Les États membres échangent, à des fins d'exécution, des informations sur les CAP délivrés ou retirés. À cet effet, les États membres, en coopération avec la Commission, développent un réseau électronique ou travaillent à l'extension d'un réseau existant, en tenant compte des résultats de l'évaluation, par la Commission, de la solution présentant le meilleur rapport coût-efficacité.

2. Peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les CAP ainsi que des informations concernant les procédures administratives relatives aux CAP.

3. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel soient traitées aux seules fins de contrôler le respect de la présente directive, et en particulier des exigences de formation établies dans la présente directive, conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil[15].

4. L'accès au réseau est sécurisé. Les États membres ne peuvent accorder l'accès qu'aux autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et du contrôle de conformité à la présente directive.

---

[14] 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).

[15] Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

↓ 2019/1243 Art. 1 et Annexe, pt IX 5 (adapté)

Article 12

Adaptation au progrès scientifique et technique

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 13 ⌦ concernant la modification ⌫ des annexes I et II afin de les adapter au progrès scientifique et technique.

Article 13

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 26 juillet 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 12 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

↓ 2003/59/CE (adapté)

Article 14

Abrogation

La directive ⌦ 2003/59/CE, telle que modifiée par les actes visés à l'annexe IV, partie A, ⌫ est abrogée ⌦ , sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne et les dates d'application des directives indiqués à l'annexe IV, partie B ⌫.

↓

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe V.

↓ 2003/59/CE (adapté)

Article 15

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le ⌦ 24 mai 2021 ⌫.

Article 16

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président