

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2018/645 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 avril 2018

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 ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) 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 en ressources», 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.
- (2) 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», 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.
- (3) 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.
- (4) Ayant évalué la mise en œuvre de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, la Commission a relevé un certain nombre de lacunes. Les principales lacunes qui ont été relevées sont 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

⁽¹⁾ JO C 288 du 31.8.2017, p. 115.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2018.

⁽³⁾ 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).

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 ⁽¹⁾.

- (5) 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.
- (6) En vue de garantir la sécurité et la cohérence avec d'autres actes de l'Union, il convient 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 ⁽²⁾. Certaines de ces exemptions concernent 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 directive 2003/59/CE 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.
- (7) Lorsque la conduite est pratiquée peu fréquemment, dans des régions rurales et 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.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) Les États membres, en coopération avec la Commission, devraient échanger par voie électronique des informations relatives aux certificats d'aptitude professionnelle (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. 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.
- (11) 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; 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.
- (12) 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 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.
- (13) 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 directive 2003/59/CE.

⁽¹⁾ 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⁾ 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).

- (14) 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 directive 2003/59/CE.
- (15) 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.
- (16) Afin de permettre 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 par la présente directive devraient être reconnues jusqu'à leur date d'expiration. Ces modifications 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.
- (17) 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 précisant 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 n'affecte pas les possibilités existantes en vue d'abaisser ces conditions d'âge minimum ou de prévoir des exemptions à l'égard de celles-ci.
- (18) Les modifications apportées à la directive 2006/126/CE devraient être limitées à celles qui sont directement liées à la révision de la directive 2003/59/CE et viser à faciliter l'utilisation des véhicules à carburant de substitution. 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 distinction entre certaines catégories de véhicules, et d'inclure cette analyse dans une prochaine révision de la directive 2006/126/CE.
- (19) 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.
- (20) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'amélioration de la 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.
- (21) 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) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«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 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 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.

(*) 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 remplacé par le texte suivant:

«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; et
 - 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.»

3) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

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

«Les conducteurs visés à l'article 1^{er}, 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.»

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

«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, de la présente directive 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 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, 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^{er}, point b), 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 (*), 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.

(*) 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. L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

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 (*).
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.

(*) 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).»

7) Les annexes I et II sont modifiées conformément à l'annexe de 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) du paragraphe 4 du présent article, l'âge minimum requis pour la délivrance d'un permis de conduire des catégories C et CE; D1 et D1E; et D et DE, respectivement, 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 du Parlement européen et du Conseil (*) telle qu'applicable.

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, la validité du permis de conduire est limitée au 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.

(*) 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).»

2) À l'article 6, paragraphe 4, le point suivant est ajouté:

- «c) de véhicules à carburant de substitution visés à l'article 2 de la directive 96/53/CE du Conseil (*), dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg mais n'excède pas 4 250 kg, utilisés pour le transport de marchandises, sans remorque, par des conducteurs titulaires d'un permis de conduire de catégorie B, délivré depuis deux ans au moins, pour autant que l'excès de masse au-delà de 3 500 kg soit dû exclusivement à l'excès de masse du système de propulsion par rapport au système de propulsion d'un véhicule de même dimension équipé d'un moteur à combustion interne traditionnel à allumage commandé ou par compression et à condition que la capacité de charge ne soit pas augmentée par rapport à ce véhicule.

(*) Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).»

3) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Assistance mutuelle

1. Les États membres s'assistent mutuellement dans la mise en œuvre de la présente directive et échangent des informations sur les permis qu'ils ont délivrés, échangés, remplacés, renouvelés ou retirés. Ils utilisent le réseau des permis de conduire de l'Union européenne établi à cet effet, une fois ce réseau opérationnel.
2. Le réseau peut également être utilisé pour l'échange d'information à des fins de contrôle prévues par des actes législatifs de l'Union.
3. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel visées dans la présente directive soient traitées exclusivement aux fins de la mise en œuvre de la présente directive, de la directive 2003/59/CE et de la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil (*). Tout traitement de données à caractère personnel effectué dans le cadre de la présente directive respecte les règlements du Parlement européen et du Conseil (UE) 2016/679 (**) et (CE) n° 45/2001 (***).
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 et aux directives 2003/59/CE et (UE) 2015/413.

(*) Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).

(**) 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).

(***) Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).»

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 23 mai 2020, à l'exception des dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1^{er}, point 6), de la présente directive, qui entrent en vigueur au plus tard le 23 mai 2021. Ils en informent immédiatement 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 régi 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 Strasbourg, le 18 avril 2018.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

La présidente

L. PAVLOVA

ANNEXE

Les annexes 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:

i) 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 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 (*).

(*) 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).»

ii) 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.»

iii) 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 par rapport aux autres véhicules et utilisation de l'élan du véhicule, vitesse constante, conduite fluide et pression appropriée des pneumatiques, ainsi que connaissance des systèmes de transport intelligents qui améliorent l'efficacité de la conduite et aident à planifier les itinéraires.»

iv) le point suivant est inséré avant le titre «Licences C, C + E, C1, C1 + E»:

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

avoir conscience des différences concernant les routes, la circulation et les conditions météorologiques et s'y adapter, anticiper les événements à venir; comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles; être familiarisé avec l'utilisation de l'équipement de sécurité adéquat et comprendre quand un trajet doit être reporté ou annulé en raison de conditions météorologiques extrêmes; 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, notamment en ce qui concerne la taille et le poids des véhicules et les usagers vulnérables de la route, 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.»

v) 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.»

vi) le point 1.5 est remplacé par le texte suivant:

«1.5. Objectif: pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers:

étalonnage des mouvements longitudinaux et latéraux, partage des voiries, placement sur la chaussée, souplesse de freinage, travail du porte-à-faux, utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées), gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions en tant que conducteur, interaction avec les passagers, les caractéristiques spécifiques du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants).»

vii) 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.»

viii) 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 du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 561/2006 (*) et (UE) n° 165/2014 (**); 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).»

ix) le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2. Objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises:

titres d'exploitation transport, documents à transporter dans le véhicule, interdiction d'utiliser certaines routes, péages routiers, obligations résultant des contrats types de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations résultant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, rédaction de la lettre de voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise.»

x) 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.).»

xi) 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:

i) le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

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

La qualification initiale doit comporter 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 candidat conducteur peut effectuer au maximum huit 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 TIC, tels que l'apprentissage en ligne, tout en veillant à maintenir la grande qualité et l'efficacité de la formation et en choisissant les matières pour lesquelles les outils des TIC 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 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 doit comporter 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).»

ii) 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 doit comporter l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1. Sa durée est de cent quarante heures.

Chaque candidat conducteur 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 candidat 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 doit comporter 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 doivent être organisés par un centre de formation agréé. Leur durée est de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum étalées, le cas échéant, sur deux jours consécutifs. En cas de recours à l'apprentissage en ligne, le centre de formation agréé veille au maintien de la qualité de la formation, y compris en choisissant les matières dans lesquelles les outils des TIC 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. La durée maximale de l'apprentissage en ligne ne dépasse pas douze heures. Au moins l'une des périodes de cours de formation porte sur une matière liée à la sécurité routière. Le contenu de la formation tient compte des besoins de formation spécifiques pour les opérations de transport effectuées par le conducteur et 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 l'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 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. Cependant, les États membres peuvent décider que l'accomplissement d'une formation spécifique telle que requise au titre de la directive 2008/68/CE pour le transport de marchandises dangereuses vaut deux des périodes de sept heures, pour autant qu'il s'agisse de la seule autre formation prise en compte dans la formation continue.»

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:

i) concernant la section relative à la face 1 de la carte de qualification de conducteur:

— 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;»;

— au point e), la première phrase est remplacée 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 officielles de l'Union, imprimées en bleu afin de constituer la toile de fond de la carte;»;

ii) concernant la face 2 de la carte de qualification de conducteur, au 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 prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE;»;

- c) la section 4 est modifiée comme suit:
- i) l'intitulé est remplacé par le texte suivant:
«MODÈLE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR»;
 - ii) sur la face 2 du modèle, sous le numéro 10, les termes «Code communautaire» sont remplacés par les termes «Code de l'Union»;
- d) la section suivante est ajoutée:
- «5. Dispositions transitoires
- Les cartes de qualification de conducteur délivrées avant le 23 mai 2020 sont valables jusqu'à leur date d'expiration.»
- 3) L'annexe suivante est ajoutée:

«ANNEXE III

TABLEAU DE CORRESPONDANCE POUR LES RÉFÉRENCES À CERTAINES CATÉGORIES DE PERMIS DE CONDUIRE

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