



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.7.2012
COM(2012) 385 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

**sur la mise en œuvre de 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**

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU	
COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS sur	
la mise en œuvre de 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.....	
	4
1.	Informations générales.....
	4
1.1.	Introduction.....
	4
1.2.	Directive 2003/59/CE — éléments de base.....
	4
1.3.	Transposition de la directive 2003/59/CE.....
	4
2.	Mise en œuvre de la directive 2003/59/CE.....
	5
2.1.	Champ d'application de la directive (article 1er).....
	5
2.2.	Exemptions – Article 2.....
	5
2.3.	Qualification et formation – article 3.....
	6
2.3.1.	Qualification initiale obligatoire.....
	6
2.3.1.1.	Option combinant la fréquentation d'un cours et un examen.....
	6
2.3.1.2.	Option comportant des examens.....
	7
2.3.1.3.	Qualification initiale accélérée.....
	8
2.3.2.	Formation continue obligatoire.....
	8
2.3.3.	Organisation de la formation.....
	8
2.3.4.	Agrément des centres de formation.....
	9
2.4.	Droits acquis — article 4.....
	9
2.5.	Qualification initiale — article 5.....
	10
2.6.	CAP attestant de la qualification initiale — Article 6.....
	11
2.7.	Formation continue — Article 7.....
	11
2.8.	CAP attestant de la formation continue — Article 8.....
	12
2.9.	Lieu de la formation — Article 9.....
	12
2.10.	Code communautaire — Article 10.....
	13
2.11.	Exigences minimales pour la qualification et la formation — Annexe I.....
	14
3.	conclusions et recommandations.....
	14
3.1.	Évaluation globale de l'application de la directive 2003/59/CE.....
	14

3.2.	Principaux aspects à améliorer et recommandations	15
	Annexe	16

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

sur la mise en œuvre de 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

1. INFORMATIONS GENERALES

1.1. Introduction

En vertu de l'article 13 de la directive 2003/59/CE¹, la Commission doit présenter au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions un rapport comportant une première évaluation de la mise en œuvre de ladite directive, notamment en ce qui concerne l'équivalence des différents systèmes de qualification initiale prévus à l'article 3 et leur efficacité.

Pour élaborer ce rapport, elle s'appuie sur les réponses des États membres et de la Norvège à un questionnaire distribué aux autorités nationales en février 2011.

La plupart des États membres ont fourni des réponses complètes; d'autres, cependant, ne disposaient pas de toutes les informations requises à cette fin.

1.2. Directive 2003/59/CE — éléments de base

La directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de camions ou de bus a été adoptée pour assurer un niveau de formation commun pour ces conducteurs, dans le but de renforcer la sécurité sur les routes d'Europe.

Elle rend obligatoires la qualification initiale et la formation continue pour les conducteurs professionnels qui sont ressortissants d'un État membre ou qui travaillent pour une entreprise établie dans l'Union européenne. L'objectif est de garantir que les conducteurs professionnels ont les qualifications nécessaires à la conduite de véhicules. La qualification initiale et la formation continue sont attestées par un certificat délivré aux conducteurs, appelé «certificat d'aptitude professionnelle» (CAP).

La formation est organisée par des centres de formation agréés par les États membres.

1.3. Transposition de la directive 2003/59/CE

En vertu de l'article 14, le délai fixé pour la transposition de la directive est arrivé à expiration le 10 septembre 2006.

¹ JO L 226 du 10.9.2003, p. 4, dans sa version modifiée.

Le délai pour la mise en œuvre de la qualification initiale a expiré le 10 septembre 2008 pour les conducteurs titulaires d'un permis de conduire de catégorie D1, D1+E, D ou D+E (bus) et le 10 septembre 2009 pour les conducteurs titulaires d'un permis de conduire de catégorie C1, C1+E, C ou C+E (camion).

Tous les États membres ont transposé et mis en œuvre la directive.

2. MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2003/59/CE

2.1. Champ d'application de la directive (article 1^{er})

La directive s'applique à «l'activité de conduite» exécutée par les conducteurs qui sont ressortissants d'un État membre, ou ressortissants d'un pays tiers mais employés par une entreprise établie dans un État membre, et qui utilisent des véhicules pour la conduite desquels un permis de catégorie C ou D est exigé.

On estime que la directive s'applique aux conducteurs d'environ six millions de véhicules en Europe².

Les données disponibles concernant le nombre de conducteurs originaires de pays tiers sont incomplètes ou insuffisantes. Lorsqu'ils sont disponibles, les chiffres fournis sont dans la plupart des cas très faibles comparés à la population totale de conducteurs³.

Dans la majorité des États membres, les certificats d'aptitude professionnelle relatifs à la qualification initiale sont plus répandus pour les conducteurs détenteurs d'un permis C que pour ceux détenteurs d'un permis D.

2.2. Exemptions – Article 2

La directive exclut plusieurs catégories de conducteurs de son champ d'application⁴.

² Selon le Rapport d'analyse d'impact des mesures améliorant l'efficacité et les performances du système tachygraphique, SEC 2011(948), DG MOVE.

³ Voici quelques estimations communiquées par les autorités nationales: 510 sur un total de 15 000 en Hongrie, 100 à 200 sur 11 000 en Pologne, 190 sur 3 042 au Portugal, 185 sur 9 571 en Roumanie, 24 sur 9 638 en Slovaquie, 23 sur 10 136 au Royaume-Uni, zéro sur un total de 8 606 en Bulgarie, 3 sur 615 en Lituanie.

⁴ En vertu de l'article 2, la directive ne s'applique pas aux conducteurs:

- a) des véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h;
- b) des véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre public, ou placés sous le contrôle de ceux-ci;
- c) des véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et des véhicules neufs ou transformés non encore mis en service;
- d) des véhicules utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
- e) des véhicules utilisés lors des cours de conduite automobile en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou du CAP, prévu à l'article 6, et à l'article 8, paragraphe 1;
- f) des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés;
- g) des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.

La majorité des États membres appliquent pleinement les exemptions prévues par l'article 2. La Roumanie, toutefois, n'applique pas les exemptions prévues aux points e), f) et g) de l'article 2. La Norvège applique les exemptions prévues à l'article 2, à l'exception du point f): «des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés».

En vertu de l'article 2, point g), la «directive ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules transportant du matériel ou de l'équipement, à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur». La mise en œuvre de cette exemption a donné lieu à des interprétations différentes en ce qui concerne certaines catégories de conducteurs⁵ (par exemple, conducteurs de grues, mécaniciens conduisant des véhicules transportant des engins agricoles hors d'usage, etc.): les conducteurs concernés font des demandes d'exemption, mais les pouvoirs publics continuent de vouloir les soumettre aux dispositions de la directive. Il pourrait être utile de formuler des lignes directrices pour clarifier ce point.

2.3. Qualification et formation – article 3

En vertu de l'article 3, l'activité de conduite est subordonnée à une obligation de qualification initiale et de formation continue.

La section 1 de l'annexe I énumère les matières devant faire l'objet d'une formation.

Les matières sont articulées autour de trois grands thèmes: «Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité», «Application des réglementations» et «Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique».

Ces thèmes sont organisés selon des objectifs, en fonction du permis de conduire auquel ils se rapportent.

2.3.1. Qualification initiale obligatoire

Les États membres sont tenus d'établir un système de qualification initiale soit sous la forme d'un cours sanctionné par un examen, soit sous la forme d'examens théorique et pratique.

2.3.1.1. Option combinant la fréquentation d'un cours et un examen

La première option prévoit que la qualification initiale doit comporter un cours portant sur toutes les matières énumérées à la section 1 de l'annexe I. Chaque candidat conducteur doit également effectuer au moins vingt heures de conduite individuelle dans un véhicule répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen tels que définis par la directive 91/439/CEE⁶. La durée de cette formation est de deux cent quatre-vingts heures. Il convient de souligner que cette formation ne peut pas être combinée avec une formation pour d'autres types de qualification (par exemple, le transport de marchandises dangereuses).

⁵ Cette information ne ressort pas des questionnaires renvoyés par les États membres, elle a été communiquée à la Commission par certaines autorités nationales.

⁶ JO L 237 du 24.8.1991, p. 1.

À l'issue de la formation, les autorités compétentes 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 de l'annexe I.

2.3.1.2. Option comportant des examens

La deuxième option prévoit que les autorités compétentes organisent les examens, théorique et pratique, pour vérifier si les candidats conducteurs possèdent le niveau de connaissances requis à la section 1 de l'annexe I concernant les objectifs et les matières y indiqués.

Comme mentionné au point 2.2 de l'annexe I, l'examen théorique est constitué d'au moins deux épreuves: questions à choix multiple, questions à réponse directe, ou une combinaison des deux systèmes, et des études de cas. La durée minimale de l'examen théorique est de quatre heures.

L'examen pratique est constitué de deux épreuves: une épreuve de conduite de 90 mn destinée à évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, et une épreuve pratique portant au minimum sur la capacité d'assurer un chargement (permis de conduire C et D), la capacité d'assurer la sécurité et le confort des passagers (D), la capacité de prévenir la criminalité (C, D), la capacité de prévenir les risques physiques (C, D), et la capacité à évaluer des situations d'urgence (C, D).

La durée minimale de cette épreuve est de trente minutes.

Quinze États membres et la Norvège ont choisi de combiner la fréquentation d'un cours et un examen, tandis que 11 États membres ont mis en place un examen pratique et un examen théorique. L'Allemagne laisse au conducteur la possibilité de choisir entre les deux options dans sa législation nationale (tableau 1).

Tableau 1 — Le système de qualification initiale dans les États membres et en Norvège

Examens uniquement	Autriche, Belgique, Chypre, Grèce, Irlande, Lettonie, Malte, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni
Cours et examen	Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède
Combinaison des deux	Allemagne

Les États membres collaborent avec divers organismes qui conservent les données pour la qualification initiale et la formation continue, comme les autorités nationales et régionales⁷, les administrations⁸, les agences⁹, les directions¹⁰ et les ministères chargés des transports et de la sécurité routière¹¹, les entreprises publiques¹², et les centres spécialisés créés à cette fin¹³.

⁷ Allemagne, Autriche, Danemark, Hongrie, Irlande, Roumanie.

⁸ Norvège

⁹ Finlande, Suède

2.3.1.3. Qualification initiale accélérée

La qualification initiale peut être accélérée, elle repose alors sur un cours obligatoire de 140 heures et un examen et débouche sur l'octroi d'un CAP.

Chaque candidat doit effectuer au moins dix heures de conduite individuelle.

À l'issue de la formation, les autorités compétentes 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 de l'annexe I.

La qualification initiale accélérée, qui demeure une option, est prévue par 19 États membres et par la Norvège (voir tableau 2).

Tableau 2 — La qualification initiale accélérée dans les États membres et en Norvège

États membres qui proposent la qualification initiale accélérée	Allemagne, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lituanie, Luxembourg, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède - et la Norvège
États membres qui ne proposent pas la qualification initiale accélérée	Autriche, Chypre, Grèce, Irlande, Lettonie, Malte, Pays-Bas, Royaume-Uni

En vertu de la directive, un État membre peut également autoriser un conducteur à conduire sur son territoire avant d'obtenir un CAP.

2.3.2. Formation continue obligatoire

Les États membres sont tenus de mettre en place un système de formation continue basé sur la fréquentation obligatoire d'un cours, sanctionnée par la délivrance d'un CAP.

2.3.3. Organisation de la formation

La formation est en générale dispensée par des auto-écoles, mais elle peut également l'être par des organisations à but non lucratif, des établissements de formation professionnelle, des lycées¹⁴ et des établissements d'enseignement secondaires¹⁵.

Dans certains États membres¹⁶, la formation est en partie financée par des fonds publics.

¹⁰ Grèce, Italie, Lettonie

¹¹ Chypre, Luxembourg, Pologne, République tchèque

¹² Lituanie

¹³ Slovénie

¹⁴ Par exemple en Bulgarie.

¹⁵ Par exemple en Suède.

¹⁶ Outre le Luxembourg, où la formation initiale est financée par le secteur public, dans plusieurs États membres, les agences nationales pour l'emploi contribuent d'une certaine manière au financement de la formation.

2.3.4. *Agrément des centres de formation*

En vertu de la section 5 de l'annexe I, les centres de formation intervenant dans la qualification initiale et la formation continue doivent être agréés par les autorités compétentes des États membres. Cet agrément ne peut être accordé que sur demande écrite. La demande doit être accompagnée des documents présentant le programme de formation et les méthodes d'enseignement envisagées; les qualifications des enseignants; des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur le parc de véhicules utilisés et sur le nombre de participants.

L'autorité compétente accorde l'agrément par écrit, sous réserve que la formation soit dispensée conformément aux documents accompagnant la demande.

Elle est habilitée à envoyer des personnes autorisées pour assister aux cours de formation.

2.4. **Droits acquis — article 4**

La directive exempte de l'obligation d'obtenir la qualification initiale les conducteurs qui sont titulaires d'un permis de catégorie D délivré avant septembre 2008 et les conducteurs qui sont titulaires d'un permis de catégorie C délivré avant septembre 2009.

Aucune difficulté majeure n'a été signalée concernant la reconnaissance des droits acquis des conducteurs nationaux et non nationaux par les autorités chargées de faire appliquer la législation.

Les administrations nationales ont fourni des informations au système de contrôle de l'application, par exemple en diffusant le texte de la directive et des législations qui la transposent en droit national, en organisant des formations et des réunions ad hoc avec les officiers de police, en envoyant des courriers et des actes administratifs, en publiant des guides sur internet, etc. Dans certains États membres, les règles ont été soumises à une consultation publique, incluant notamment les services de police¹⁷. En outre, en Roumanie et en Norvège, l'autorité chargée de faire appliquer la législation est la même que celle qui délivre les CAP.

Les autorités chargées de faire appliquer la législation ont plusieurs moyens à leur disposition pour vérifier les droits acquis des conducteurs nationaux et non nationaux, notamment contrôler la date de délivrance du permis de conduire ou son authenticité. Ils peuvent également contacter l'autorité de délivrance ou consulter la base de données contenant les informations relatives à la qualification initiale et à la formation continue, lorsqu'elle existe.

Selon les États membres, cet aspect de la directive ne présente pas de problème majeur. Une difficulté survient toutefois lorsque le permis est renouvelé et que la mention de la date de sa première délivrance disparaît. Il existe en outre une incertitude quant à la manière d'appliquer les règles, car les États membres et la Norvège sont à des stades différents de la mise en œuvre de la directive. La situation ne concerne que quelques cas particuliers qui sont facilement résolus par des échanges directs d'informations entre autorités nationales.

¹⁷ C'est le cas de Malte, ainsi que de la Norvège.

2.5. Qualification initiale — article 5

La directive fixe l'âge minimum pour la conduite de véhicules destinés aux transports de marchandises ou de passagers, en fonction de différents critères tels que la catégorie de permis de conduire, la durée de la formation visant à l'obtention de la qualification initiale, et la longueur des trajets parcourus.

Tableau 3 — Résumé des exigences en matière de qualification initiale pour les nouveaux conducteurs (art. 5)

Véhicule	Obligation relative aux permis	Obligation relative au CAP	Âge
Transport de marchandises	C — C+E	Normale	18
	C1 — C1+E	Accélérée	18
	C — C+E	Accélérée	21
Transport de passagers	D — D+E	Normale	18
	Pour des services réguliers et des parcours ≤ 50 km		À l'intérieur de leur territoire
		Accélérée	21
	D — D+E	Normale	21
			20 à l'intérieur de leur territoire. L'âge peut être abaissé à 18 lorsqu'il n'y a pas de passagers.
		Accélérée	23
	D1 — D1+E	Normale	18
			À l'intérieur de leur territoire
		Accélérée	21

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

Par conséquent, dans 13 États membres et en Norvège¹⁸, la qualification initiale peut être combinée avec la formation en vue de l'obtention du permis de conduire (voir le tableau 4).

¹⁸ La Norvège exige des stagiaires qu'ils atteignent un certain niveau dans le programme de formation au permis de conduire avant d'entamer le programme de qualification initiale.

Tableau 4 — Combinaison de la formation au permis de conduire C ou D et de la qualification initiale dans les États membres et en Norvège

États membres qui combinent la formation au permis de conduire C ou D et la qualification initiale	Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Estonie, Grèce, Irlande, Lettonie, Lituanie, Malte, Pays-Bas (en partie), Suède, Royaume-Uni et Norvège
États membres qui ne combinent pas la formation au permis de conduire C ou D et la qualification initiale	Bulgarie, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie

Parmi les États membres qui combinent la formation au permis de conduire et la qualification initiale, certains ont choisi de combiner la formation aux permis C et D avec, à la fois, la qualification initiale et la qualification initiale accélérée, tandis que d'autres exigent des candidats qu'ils atteignent un certain niveau dans le programme de formation au permis de conduire avant de commencer la qualification initiale.

La majorité des États membres ne permettent pas la délivrance d'un CAP avant l'obtention du permis de conduire correspondant. Cette possibilité est cependant prévue: par la Belgique dans le cadre de la formation combinée, par l'Autriche à condition que l'examen théorique soit d'abord réussi et par la Lituanie à condition que le conducteur possède un permis de conduire de catégorie B. La Norvège, bien qu'elle exige d'une manière générale que le candidat possède un permis de conduire avant de pouvoir obtenir un CAP, exemptes les conducteurs d'apprentissage ou de stage professionnel.

2.6. CAP attestant de la qualification initiale — Article 6

Les États membres délivrent un CAP aux conducteurs ayant suivi la formation et réussi l'examen ou qui ont réussi l'examen théorique et l'examen pratique, selon l'option retenue.

Dans le cas où un État membre a choisi l'option consistant en un cours et un examen, ou en une qualification initiale accélérée, la formation couvre les matières énumérées à la section 1 de l'annexe I de la directive. Elle est clôturée par la réussite à un examen écrit ou oral.

Dans le cas où un État membre opte pour des examens uniquement, les conducteurs doivent réussir l'examen théorique et l'examen pratique, comme prévu au point 2.2 de l'annexe I.

Les États membres n'ont pas signalé de problème concernant la mise en œuvre de cet article.

2.7. Formation continue — Article 7

La formation continue devrait permettre aux conducteurs d'actualiser les connaissances indispensables à l'exécution de leur travail. Elle vise à approfondir et à réviser certaines des matières de la liste figurant à la section 1 de l'annexe I.

La formation continue est organisée tous les cinq ans, elle dure 35 heures réparties en sessions d'au moins sept heures, comme prévu à la section 4 de l'annexe I.

La majorité des États membres autorise les conducteurs à assister à des sessions de sept heures. Cependant, ils fixent des exigences précises en ce qui concerne principalement la période de temps au cours de laquelle la formation de 35 heures doit être achevée.

Dans certains États, cette période est de 12, 6 ou 3 mois, ou même d'une semaine¹⁹. D'autres États ont aussi précisé le nombre de sessions de 7 heures que comporte la formation: par exemple, deux sessions de 7 heures, deux modules distincts comprenant 3 jours de formation totalisant sept heures de cours et 2 jours de formation totalisant 7 heures également, 5 jours consécutifs ou deux sessions de 3 jours et 2 jours, respectivement²⁰, etc.

2.8. CAP attestant de la formation continue — Article 8

Les États membres délivrent le CAP aux conducteurs qui ont terminé la formation continue.

Les nouveaux conducteurs doivent suivre la formation continue dans les cinq ans suivant l'obtention du CAP attestant d'une qualification initiale, et les conducteurs qui ont des droits acquis doivent la suivre selon le calendrier défini par les autorités de leur pays.

La directive exempte de l'obligation d'obtenir la qualification initiale les conducteurs qui sont titulaires d'un permis de catégorie D délivré avant septembre 2008 et les conducteurs qui sont titulaires d'un permis de catégorie C délivré avant septembre 2009. En ce qui concerne les conducteurs ayant de tels droits acquis, les États membres ont adopté des calendriers nationaux, selon lesquels le premier cours de la formation continue doit être achevé d'ici 2015 pour les permis de catégorie D et d'ici 2016 pour les permis de catégorie C.

La reconnaissance mutuelle des périodes de transition décidées par les États membres a été acceptée²¹. En conséquence, quel que soit l'État membre, les conducteurs qui n'ont pas terminé la formation continue ne peuvent pas être sanctionnés jusqu'en 2015 en ce qui concerne le permis de conduire de catégorie D, et jusqu'en 2016 en ce qui concerne le permis de conduire de catégorie C.

Les États membres ont choisi différents critères pour arrêter leur calendrier national applicable à la formation continue des conducteurs titulaires de droits acquis. Ces calendriers reposent par exemple sur la date de délivrance du permis de conduire, sur le jour anniversaire du conducteur, sur la date d'expiration du permis de conduire, sur l'âge du conducteur ou sur le numéro du permis de conduire.

Les calendriers nationaux figurent en annexe.

2.9. Lieu de la formation — Article 9

Les conducteurs qui sont ressortissants d'un État membre de l'UE doivent obtenir la qualification initiale dans l'État membre où ils résident en temps normal, tandis que les conducteurs qui sont ressortissants de pays tiers doivent obtenir la qualification dans l'État membre où leur employeur est établi ou dans l'État membre où ils ont obtenu un permis de travail.

¹⁹ Danemark, Norvège, France et Lettonie, respectivement.

²⁰ Luxembourg, Roumanie et France, respectivement.

²¹ Le comité est parvenu à un accord lors de sa réunion du 27 mai 2009. Une note des services de la Commission a alors été communiquée à tous les membres du comité pour information.

Les conducteurs doivent suivre la formation continue dans l'État membre où ils résident normalement ou bien dans l'État membre où ils travaillent.

S'agissant de la reconnaissance des formations antérieures des conducteurs qui vont résider ou travailler dans un autre pays, la majorité des États membres exigent un certificat ou une preuve de la formation²².

Les États membres n'ont pas signalé de problème concernant la mise en œuvre de cet article. Dans des cas isolés toutefois, les États membres ne reconnaissent pas une formation antérieure suivie en partie dans un autre État membre et ne reconnaissent que les formations suivies intégralement sur leur territoire.

2.10. Code communautaire — Article 10

Les autorités compétentes apposent le code 95, qui prouve la conformité aux exigences de formation, soit sur le permis de conduire, soit sur une carte de qualification de conducteur distincte.

13 États membres ont choisi d'apposer le code sur la carte de qualification de conducteur et 12 sur le permis de conduire. En Finlande, les deux options sont possibles, tandis qu'au Luxembourg, le code est apposé sur le permis de conduire, ainsi que sur la carte de qualification pour les conducteurs non-résidents.

La Norvège appose le code 95 sur le certificat d'aptitude professionnel. À l'avenir, il sera également apposé sur le permis de conduire (tableau 5).

Tableau 5 — Code 95

États membres qui apposent le code 95 sur le permis de conduire	Allemagne, Autriche, Belgique, Grèce, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne et Slovénie
États membres qui apposent le code 95 sur la carte de qualification	Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, France, Hongrie, Irlande, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie et Suède
Finlande	Les deux options sont possibles
Luxembourg	Le code est apposé sur le permis de conduire. Il est apposé sur la carte uniquement pour les conducteurs non-résidents.
Norvège	La Norvège appose le code 95 sur le certificat d'aptitude professionnel. À l'avenir, il sera également apposé sur le permis de conduire.

²² Au Luxembourg, le ministre des transports décide au cas par cas, après avoir pris en considération l'avis de la commission compétente au sein du ministère du développement durable et des infrastructures. À Malte, les autorités effectuent un contrôle et échangent des informations avec l'autorité compétente de l'État membre dont le conducteur est ressortissant.

2.11. Exigences minimales pour la qualification et la formation — Annexe I

Comme indiqué plus haut (point 2.3), la section 1 de l'annexe I énumère la liste des matières que les États membres doivent prendre en compte lorsqu'ils mettent en place la qualification initiale et la formation continue pour les conducteurs.

La section 2, qui porte sur l'obligation de qualification initiale en vertu de l'article 3, paragraphe 1, point a), exige que chaque candidat effectue au moins 20 heures de conduite individuelle accompagné d'un instructeur. Les conducteurs de véhicules de transport de marchandises désireux d'élargir leurs compétences au transport de passagers, et vice-versa, doivent simplement refaire les parties spécifiques à la nouvelle qualification, étant donné qu'ils possèdent un CAP, et effectuer 5 heures de conduite. Pour la formation initiale accélérée, les candidats doivent conduire pendant 10 heures et 2h30 respectivement.

En vertu de la section 2 (point 2.1) de l'annexe I, chaque conducteur peut effectuer huit heures au maximum des vingt heures de conduite individuelle requises sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme. Pour la qualification initiale accélérée, les candidats peuvent effectuer au maximum 4 des 10 heures de conduite requises sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme.

Dans la majorité des États membres, les candidats ne sont pas tenus de conduire sur un terrain spécial ou dans un simulateur. Certains proposent néanmoins cette option.

En résumé, les États membres n'ont pas rencontré de problèmes majeurs dans l'application de l'annexe I. L'Autriche et la Slovénie ont fait part de certains problèmes concernant la nécessité d'une formation pratique ou l'insuffisance de cours théoriques. En outre, il est utile de noter que la Belgique considère que l'annexe I s'applique davantage aux conducteurs travaillant dans le secteur du transport international qu'à ceux travaillant dans le transport à courte distance.

3. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

3.1. Évaluation globale de l'application de la directive 2003/59/CE

L'adoption de la directive 2003/59/CE a contribué à garantir un niveau commun de formation pour les conducteurs professionnels dans l'Union européenne, en vue d'améliorer d'une manière générale la sécurité routière.

Les conclusions de l'évaluation montrent que l'application de la directive 2003/59/CE diffère sur plusieurs points d'un État membre à l'autre.

Tout d'abord, la directive permet aux États membres de choisir sous quelle forme organiser la qualification initiale: fréquentation d'un cours et examen, ou examens uniquement. De la même manière, la formation continue peut être organisée de différentes façons: sous la forme d'un cours unique pour certains États membres, ou sous la forme de 35 heures réparties sur plusieurs années dans d'autres.

Ensuite, les programmes de formation et les méthodes d'enseignement ne sont pas harmonisés: le contenu des cours diffère d'un État membre à l'autre, de même que les

modalités de la formation. Ainsi, certains États membres utilisent des modules d'enseignement sur ordinateur en parallèle avec des méthodes d'enseignement traditionnelles.

Qui plus est, les dispositions relatives aux instructeurs et aux lieux où sont organisés les cours diffèrent selon les États membres.

Enfin, le nombre de conducteurs par classe, la flotte de véhicules et la disponibilité d'un simulateur haut de gamme dépendent du centre d'examen.

Quoi qu'il en soit, l'équivalence des systèmes de qualification et l'efficacité des moyens utilisés pour accorder cette qualification sont garanties par les systèmes de formation nationaux, qui doivent satisfaire aux exigences de l'annexe I en ce qui concerne les matières à enseigner au minimum et la structure des examens. Le contrôle des centres de formation par les autorités nationales contribue également beaucoup à garantir que les formations dispensées sont conformes aux objectifs de la directive.

3.2. Principaux aspects à améliorer et recommandations

Sur la base des conclusions concernant l'application de la directive, certains points particuliers ont peut-être besoin d'être améliorés.

S'agissant des exemptions énumérées à l'article 2 de la directive, le fait que plusieurs États membres appliquent des exemptions différentes risque de poser problème pour le trafic transfrontalier à l'intérieur de l'UE.

Bien que la Commission n'ait pas connaissance, à ce jour, que de telles situations existent, il est en général conseillé aux conducteurs professionnels et aux entreprises de transport de se renseigner sur les différences pouvant exister entre les États membres concernant l'application de l'article 2 de la directive.

Il est donc possible que la Commission soit amenée, à moyen terme, à élaborer des lignes directrices afin de clarifier le champ d'application des exemptions visées à l'article 2.

En ce qui concerne les différences entre les calendriers nationaux relatifs à la formation continue, les échanges de calendriers devraient aider les autorités chargées de faire appliquer la législation à surmonter les difficultés qu'elles pourraient rencontrer lors des vérifications portant sur des conducteurs étrangers. Ces échanges peuvent se faire au sein du comité institué en vertu de l'article 12.

La directive ne traitant pas cette question, il est essentiel de maintenir une collaboration étroite entre les États membres, notamment au sein du comité pour la formation des conducteurs professionnels.

Afin de faciliter cette collaboration, une liste des points de contact nationaux a été établie par la Commission.

Enfin, il semble qu'il serait utile, à l'avenir, d'associer étroitement les partenaires sociaux et de les consulter régulièrement.

Annexe

Calendriers nationaux pour la mise en œuvre de la formation continue pour les conducteurs qui ont des droits acquis (dates limites pour suivre le premier cours)

Autriche	Catégorie D: 10.9.2013 Catégorie C: 10.9.2014																																												
Belgique	Catégorie D: 10.9.2015 Catégorie C: 10.9.2016																																												
Bulgarie	Permis de conduire de catégorie D délivré: avant le 31.12.1970: 31.12.2009 du 1.1.1971 au 31.12.1980: 31.12.2010 du 1.1.1981 au 31.12.1990: 31.12. 2011 du 1.1.1991 au 31.12.2000: 31.12. 2012 du 1.1.2001 au 10.9.2008: 10.9.2013																																												
	Permis de conduire de catégorie C délivré: avant le 31.12.1970: 31.12.2010 du 1.1.1971 au 31.12.1980: 31.12.2011 du 1.1.1981 au 31.12.1990: 31.12.2012 du 1.1.1991 au 31.12.2000: 31.12.2013 du 1.1.2001 au 10.9.2009: 10.9.2014																																												
Chypre	Toutes catégories: 26.1.2012																																												
République tchèque	Toutes catégories: 1.8.2011																																												
Danemark	Catégorie D: <table> <tr> <th>Jour de naissance</th><th>Dates limites</th></tr> <tr> <td>1, 2 ou 3</td><td>30.6.2009</td></tr> <tr> <td>4, 5 ou 6</td><td>31.12.2009</td></tr> <tr> <td>7, 8 ou 9</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr> <td>10, 11 ou 12</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr> <td>13, 14 ou 15</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr> <td>16, 17 ou 18</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr> <td>19, 20 ou 21</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr> <td>22, 23 ou 24</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr> <td>25, 26 ou 27</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr> <td>28, 29, 30 ou 31</td><td>31.12.2013</td></tr> </table> Catégorie C: <table> <tr> <th>Jour de naissance</th><th>Dates limites</th></tr> <tr> <td>1, 2 ou 3</td><td>30.6.2010</td></tr> <tr> <td>4, 5 ou 6</td><td>31.12.2010</td></tr> <tr> <td>7, 8 ou 9</td><td>30.6.2011</td></tr> <tr> <td>10, 11 ou 12</td><td>31.12.2011</td></tr> <tr> <td>13, 14 ou 15</td><td>30.6.2012</td></tr> <tr> <td>16, 17 ou 18</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr> <td>19, 20 ou 21</td><td>30.6.2013</td></tr> <tr> <td>22, 23 or 24</td><td>31.12.2013</td></tr> <tr> <td>25, 26 ou 27</td><td>30.6.2014</td></tr> <tr> <td>28, 29, 30 ou 31</td><td>31.12.2014</td></tr> </table>	Jour de naissance	Dates limites	1, 2 ou 3	30.6.2009	4, 5 ou 6	31.12.2009	7, 8 ou 9	30.6.2010	10, 11 ou 12	31.12.2010	13, 14 ou 15	30.6.2011	16, 17 ou 18	31.12.2011	19, 20 ou 21	30.6.2012	22, 23 ou 24	31.12.2012	25, 26 ou 27	30.6.2013	28, 29, 30 ou 31	31.12.2013	Jour de naissance	Dates limites	1, 2 ou 3	30.6.2010	4, 5 ou 6	31.12.2010	7, 8 ou 9	30.6.2011	10, 11 ou 12	31.12.2011	13, 14 ou 15	30.6.2012	16, 17 ou 18	31.12.2012	19, 20 ou 21	30.6.2013	22, 23 or 24	31.12.2013	25, 26 ou 27	30.6.2014	28, 29, 30 ou 31	31.12.2014
Jour de naissance	Dates limites																																												
1, 2 ou 3	30.6.2009																																												
4, 5 ou 6	31.12.2009																																												
7, 8 ou 9	30.6.2010																																												
10, 11 ou 12	31.12.2010																																												
13, 14 ou 15	30.6.2011																																												
16, 17 ou 18	31.12.2011																																												
19, 20 ou 21	30.6.2012																																												
22, 23 ou 24	31.12.2012																																												
25, 26 ou 27	30.6.2013																																												
28, 29, 30 ou 31	31.12.2013																																												
Jour de naissance	Dates limites																																												
1, 2 ou 3	30.6.2010																																												
4, 5 ou 6	31.12.2010																																												
7, 8 ou 9	30.6.2011																																												
10, 11 ou 12	31.12.2011																																												
13, 14 ou 15	30.6.2012																																												
16, 17 ou 18	31.12.2012																																												
19, 20 ou 21	30.6.2013																																												
22, 23 or 24	31.12.2013																																												
25, 26 ou 27	30.6.2014																																												
28, 29, 30 ou 31	31.12.2014																																												

Estonie	Toutes catégories: 1.9.2011
Finlande	Catégorie D: 10.9.2013 Catégorie C: 10.9.2014
France	Catégorie D: 10.9.2011 Catégorie C: 10.9.2012
Allemagne	Catégorie D: 10.9.2015 Catégorie C: 10.9.2016
Grèce	Catégorie D: 10.9.2013 Catégorie C: 10.9.2014
Hongrie	Catégorie D: 10.9.2013 Catégorie C: 10.9.2014
Irlande	Catégorie D: 10.9.2009 Catégorie C: 10.9.2010
Italie	Catégorie D: 10.9.2013 Catégorie C: 10.9.2014
Lettonie	Catégorie D: 10.9.2013 Catégorie C: 10.9.2014
Lituanie	Catégorie D: 10.9.2013 Catégorie C: 10.9.2014
Luxembourg	Catégorie D: 10.9.2015 Catégorie C: 10.9.2016
Malte	Catégorie D: 9.9.2013 Catégorie C: 9.9.2014
Pays-Bas	Catégorie D: 10.9.2015 Catégorie C: 10.9.2016
Pologne	Toutes catégories: 12.9.2014
Portugal	Catégorie D: conducteurs qui ont actuellement: 30 ans: d'ici le 10.9.2011 entre 31 et 40 ans: d'ici le 10.9.2012 entre 41 et 50 ans: d'ici le 10.9.2013 plus de 50 ans: d'ici le 10.9.2015 Catégorie C: conducteurs qui ont actuellement: 30 ans: d'ici le 10.9.2012 entre 31 et 40 ans: d'ici le 10.9.2013 entre 41 et 50 ans: d'ici le 10.9.2014 50 ans: d'ici le 10.9.2016
Roumanie	Le système est en place depuis 2003.

Slovénie	Catégorie D: 1.10.2008 Catégorie C: 1.10.2009
Slovaquie	Catégorie D: 10.9.2013 Catégorie C: 10 .9.2014
Espagne	a) Permis de conduire de catégorie D dont le numéro se termine par: 1 ou 2: 10.9.2011 3 ou 4: 10.9.2012 5 ou 6: 10.9.2013 7 ou 8: 10.9.2014 9 ou 0: 10.9.2015 a) Permis de conduire de catégorie C dont le numéro se termine par: 1 ou 2: 10.9.2012 3 ou 4: 10.9.2013 5 ou 6: 10.9.2014 7 ou 8: 10.9.2015 9 ou 0: 10.9.2016
Suède	Catégorie D: 10.9.2015 Catégorie C: 10.9.2016
Royaume-Uni	Catégorie D: 9.9.2013 Catégorie C: 9.9.2014
Norvège	Permis de conduire de catégorie D expirant entre le 10.9.2011 et le 10.9.2015: date d'expiration du permis de conduire. Date d'expiration du permis de conduire de catégorie D: 2008: 2011 2009: 2012 2010: 2013 2011: 10.9.2011 à partir du 11.9.2015: 2015 2016: 2014 2017: 2015 2018: 2016 Permis de conduire de catégorie C expirant entre le 10.9.2012 et le 10.9.2016: date d'expiration du permis de conduire. Date d'expiration du permis de conduire de catégorie C: 2009: 2012 2010: 2013 2011: 2014 avant le 10.9.2012: 2012 à partir du 11.9.2016: 2016 2017: 2015 2018: 2016

