

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2022/2561 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 décembre 2022

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 ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle ⁽⁴⁾. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.
- (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 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.
- (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», 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.
- (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 adopté en 2015 au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques ⁽⁵⁾, et tous les secteurs économiques devraient contribuer à la réalisation dudit objectif. Dans le secteur des transports, une

⁽¹⁾ JO C 155 du 30.4.2021, p. 78.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 22 novembre 2022 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 8 décembre 2022.

⁽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).

⁽⁴⁾ Voir l'annexe IV, partie A.

⁽⁵⁾ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

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.

- (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, pour leur propre compte ou pour compte d'autrui, la réglementation de l'Union concernant le niveau minimal de formation des conducteurs de véhicules de transport par route.
- (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.
- (7) Plus particulièrement l'obligation de disposer d'une qualification initiale et de suivre 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (11) 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.
- (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.
- (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.
- (14) Afin de faciliter la mise en œuvre des dispositions relatives à la qualification initiale, les États membres devraient pouvoir choisir parmi plusieurs options.
- (15) Afin de conserver leur qualification de conducteurs, les conducteurs en exercice devraient être obligés d'effectuer un recyclage périodique des connaissances qui sont essentielles pour leur profession.
- (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 profession restent actualisées.

- (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.
- (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.
- (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 tels centres agréés, les autorités compétentes devraient fixer des critères d'agrément harmonisés, notamment un professionnalisme confirmé.
- (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.
- (21) Il convient que les États membres imposent l'accomplissement du premier cours de 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 du premier cours de formation continue, le conducteur devrait suivre une formation continue tous les cinq ans.
- (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 standard figure à l'annexe II de 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.
- (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⁽⁶⁾. 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.
- (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.
- (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 outils 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 tels 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.

⁽⁶⁾ 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).

- (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.
- (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 le modèle standard figurant à l'annexe II de la présente directive, qui assurera la reconnaissance mutuelle pour chaque conducteur satisfaisant aux exigences de la présente directive.
- (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.
- (29) Il convient de prévoir des dispositions de certification particulières en ce qui concerne les conducteurs ressortissants d'un pays tiers qui sont couverts par la présente directive.
- (30) Afin d'adapter la présente directive au progrès scientifique et technique, 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»⁽⁷⁾. 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.
- (31) 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 énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (32) 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,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

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

⁽⁷⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

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

- véhicules pour lesquels un permis de conduire de catégorie C1, C1 + E, C ou C + E, telles que ces catégories sont définies par la directive 2006/126/CE, ou un permis de conduire reconnu comme équivalent, est exigé,
- véhicules pour lesquels un permis de conduire de catégorie D1, D1 + E, D ou D + E, telles que ces catégories sont définies par la directive 2006/126/CE, ou un permis de conduire 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 de la présente directive.

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 aux 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 et 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 premier alinéa, point f), 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 d'un CAP ou par un moniteur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins énoncées dans ledit 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.

*Article 3***Qualification et formation**

1. L'activité de conduite, visée à l'article 1^{er}, 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) une 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 close par un examen. En cas de réussite de cet examen, cette qualification est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 6, paragraphe 1, point a);

ii) une 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, cette qualification 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 un CAP, lorsqu'il est engagé dans une formation en alternance d'au moins six mois, pour 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) et point b), et à l'article 5, paragraphe 3, point a) i) et point b).

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

3. Les États membres peuvent dispenser les conducteurs qui ont obtenu le certificat de capacité professionnelle prévu par le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾ des examens visés au paragraphe 1, point a) i) et ii), et au paragraphe 2 du présent article dans les 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 de catégorie D1, D1 + E, D ou D + E ou d'un permis de conduire reconnu comme équivalent, délivré au plus tard le 9 septembre 2008;

b) titulaires d'un permis de conduire de catégorie C1, C1 + E, C ou C + E ou d'un permis de conduire reconnu comme équivalent, délivré au plus tard le 9 septembre 2009.

⁽⁸⁾ 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).

*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. Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de voyageurs peuvent 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 titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.

Tout État membre peut autoriser les conducteurs des véhicules de l'une desdites catégories à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 18 ans, à condition qu'ils soient titulaires 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 titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1.

Tout État membre peut autoriser les conducteurs des véhicules de l'une desdites catégories à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 20 ans, à condition qu'ils soient titulaires 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'ils soient titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.
4. Sans préjudice des limites d'âge fixées au paragraphe 2 du présent article, les conducteurs effectuant des transports de marchandises qui sont 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 toute autre catégorie de véhicules prévue 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 la qualification initiale**

1. Un CAP peut être délivré pour attester une qualification initiale dans les circonstances suivantes:
 - 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 à l'annexe I, section 1. Cette formation est close 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 celles-ci, 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 visées à ladite section. Ces autorités ou entités supervisent cet examen et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant 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 celles-ci, 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 les matières visées à ladite section. Ces autorités ou entités supervisent ces examens et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant une qualification initiale.

2. Un CAP peut être délivré pour attester 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 visées à l'annexe I, section 1.

Cette formation est close par l'examen prévu à l'annexe I, section 3. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par celles-ci, 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 visées à ladite section. Ces autorités ou entités supervisent cet examen et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant une qualification initiale accélérée.

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 TIC ou de simulateurs haut de gamme. Si un conducteur va travailler dans une autre entreprise, la formation continue déjà effectuée est prise en compte.

La formation continue vise à approfondir et réviser certaines des matières visées 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.

Article 8

CAP attestant 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 que la formation continue a été accomplie.

2. Le titulaire du CAP visé à l'article 6 suit un premier cours de formation continue, dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance dudit CAP.

Les États membres peuvent abrégé 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 qui a accompli un premier cours de formation continue conformément au paragraphe 2 ou conformément à l'article 8, paragraphe 2, premier alinéa, point b), de la directive 2003/59/CE suit une formation continue tous les cinq ans, avant la fin de la période de validité du CAP attestant que la formation continue a été accomplie.

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

5. Les conducteurs effectuant des transports de marchandises ou de voyageurs par route qui ont accompli des cours de 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 autre formation continue pour toute autre catégorie de véhicules prévue auxdits paragraphes.

Article 9

Lieu de la formation

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.

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

Article 10

Code de l'Union

1. Sur la base du CAP attestant une qualification initiale et du CAP attestant une formation continue, les autorités compétentes des États membres apposent, en tenant compte de l'article 5, paragraphes 2 et 3, et 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 standard 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 harmonisé 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 1^{er}, point b), de la présente directive qui conduit des véhicules effectuant des transports de marchandises par route est également autorisé à prouver qu'il a obtenu la qualification et suivi 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⁽⁹⁾, 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.

⁽⁹⁾ 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).

*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 ⁽¹⁰⁾.
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 du respect de la présente directive.

*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.

⁽¹⁰⁾ 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).

*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.

*Article 15***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 16***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 14 décembre 2022.

Par le Parlement européen
La présidente
R. METSOLA

Par le Conseil
Le président
M. BEK

—

ANNEXE I

EXIGENCES MINIMALES POUR LA QUALIFICATION ET LA FORMATION

Section 1

Liste des matières

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation de la qualification initiale et de la formation continue du conducteur par les États membres doivent porter au moins sur les matières visées dans la présente liste. Les candidats conducteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour conduire, en toute sécurité, les véhicules de la catégorie de permis de conduire concernée.

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 ⁽¹⁾.

1. Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité

Tous les permis de conduire

1.1. Objectif: connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation:

courbes de couples, de puissance et de consommation spécifique d'un moteur, zone d'utilisation optimale du compte-tours, diagrammes de recouvrement de rapports de boîtes de vitesse.

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'automation dont l'utilisation a été approuvée.

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.

1.4. 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, et 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 lors de situations potentiellement dangereuses.

Permis de conduire C, C + E, C1, C1 + E

⁽¹⁾ 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).

- 1.5. 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.

Permis de conduire D, D + E, D1, D1 + E

- 1.6. 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 (personnes handicapées, enfants).

- 1.7. 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.

2. Application des réglementations

Tous les permis de conduire

- 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 (CE) n° 561/2006 ⁽²⁾ et (UE) n° 165/2014 ⁽³⁾ du Parlement européen et du Conseil; 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.

Permis de conduire C, C + E, C1, C1 + E

- 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.

Permis de conduire D, D + E, D1, D1 + E

(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).

(³) 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).

2.3. Objectif: connaître la réglementation relative au transport de voyageurs:
transport de groupes spécifiques de passagers, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule.

3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique

Tous les permis de conduire

3.1. Objectif: être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail:
typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques des accidents de la circulation, implication des poids lourds/autocars, conséquences humaines, matérielles et financières.

3.2. Objectif: être capable de prévenir la criminalité et le trafic de clandestins:
information générale, implications pour les conducteurs, mesures de prévention, liste de vérifications, législation relative à la responsabilité des transporteurs.

3.3. Objectif: être capable de prévenir les risques physiques:
principes ergonomiques, gestes et postures à risques, condition physique, exercices de manutention, protections individuelles.

3.4. Objectif: être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale:
principes d'une alimentation saine et équilibrée, effets de l'alcool, des médicaments ou de toute substance susceptible de modifier le comportement, symptômes, causes, effets de la fatigue et du stress, rôle fondamental du cycle de base activité/repos.

3.5. Objectif: être apte à évaluer des situations d'urgence:
comportement en situation d'urgence: évaluer la situation, éviter le sur-accident, prévenir les secours, secourir les blessés et appliquer les premiers soins, réagir en cas d'incendie, évacuer les occupants du poids lourd/des passagers du bus, garantir la sécurité de tous les passagers, réagir en cas d'agression; principes de base de la rédaction du constat amiable.

3.6. Objectif: pouvoir adopter des comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise:
attitudes du conducteur et image de marque d'une entreprise: importance pour l'entreprise de la qualité de prestation du conducteur, différents rôles du conducteur, différents interlocuteurs du conducteur, entretien du véhicule, organisation du travail, conséquences d'un litige sur le plan commercial et financier.

Permis de conduire C, C + E, C1, C1 + E

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 et 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.).

Permis de conduire D, D + E, D1, D1 + E

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.

Section 2

Qualification initiale obligatoire, prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a)

2.1. Option combinant la fréquentation de 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 doit être de 280 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 doit être 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 que les variations de l'état de la chaussée en fonction des conditions atmosphériques et de 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 ⁽⁴⁾, la formation de sensibilisation au handicap en vertu du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ et la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil ⁽⁶⁾.

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale doit être de 70 heures, dont cinq heures de conduite individuelle.

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par celles-ci 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.

2.2. Option comportant des examens

Les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par celles-ci organisent les examens, théorique et pratique, visés à l'article 3, paragraphe 1, point a) ii), pour vérifier si les candidats conducteurs possèdent le niveau des connaissances requis par la section 1 concernant les objectifs et les matières y indiqués.

a) L'examen théorique est constitué d'au moins deux épreuves:

- i) des questions comportant soit des questions à choix multiple, soit des questions à réponse directe, soit une combinaison des deux systèmes;
- ii) des études de cas.

La durée minimale de l'examen théorique doit être de quatre heures.

b) L'examen pratique est constitué de deux épreuves:

- i) une épreuve de conduite destinée à évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité. Cette épreuve doit avoir lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes (ou similaires), ainsi que sur tous les types de voies urbaines, celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer. Il est souhaitable que cette épreuve puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic. Le temps de conduite sur route doit être utilisé de manière optimale afin d'évaluer le candidat dans toutes les zones de circulation susceptibles d'être rencontrées. La durée minimale de cette épreuve doit être de 90 minutes;

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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) une épreuve pratique portant au moins sur les points 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 et 3.5. La durée minimale de cette épreuve doit être de trente minutes.

Le véhicule utilisé lors de l'examen pratique doit répondre au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen, tels que définis par la directive 2006/126/CE.

L'examen pratique peut être complété par une troisième épreuve se déroulant 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 que les variations de l'état de la chaussée en fonction des conditions atmosphériques et de l'heure du jour ou de la nuit.

La durée de cette épreuve optionnelle n'est pas fixée. Au cas où le conducteur passerait cette épreuve, sa durée pourrait être déduite de la durée de 90 minutes de l'épreuve de conduite visée au point i), cette déduction ne pouvant pas dépasser un maximum de trente minutes.

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, l'examen théorique doit être limité aux matières visées à la section 1 qui concernent les véhicules sur lesquels porte la nouvelle qualification initiale. Ces conducteurs sont, toutefois, tenus d'effectuer l'examen pratique dans son intégralité.

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 doit être de 140 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 doit être 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 que les variations de l'état de la chaussée en fonction des conditions atmosphériques et de 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 doit être 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 celles-ci 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 doit être de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensés 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.

Section 5

Agrément de la qualification initiale et de la formation continue

- 5.1. 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 de documents comportant:
 - 5.1.1. un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagés;
 - 5.1.2. les qualifications et domaines d'activité des instructeurs;
 - 5.1.3. des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques et sur le parc de véhicules utilisés;
 - 5.1.4. les conditions de participation aux cours (le nombre de participants).
- 5.2. L'autorité compétente doit accorder l'agrément par écrit et sous réserve des conditions suivantes:
 - 5.2.1. la formation doit être dispensée conformément aux documents accompagnant la demande;
 - 5.2.2. l'autorité compétente doit être habilitée à envoyer des personnes autorisées pour assister aux cours de formation, et à contrôler ces centres, concernant les moyens mis en œuvre et le bon déroulement des formations et des examens;
 - 5.2.3. l'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

Le centre agréé doit garantir que les instructeurs connaissent bien les réglementations et prescriptions de formation les plus récentes. Dans le cadre d'une procédure de sélection spécifique, les instructeurs doivent attester de connaissances didactiques et pédagogiques. En ce qui concerne la partie pratique de la formation, les instructeurs doivent attester d'une expérience en tant que conducteurs professionnels ou d'une expérience de conduite analogue, telle que celle d'enseignants à la conduite automobile des véhicules lourds.

Le programme d'enseignement doit être établi conformément à l'agrément et doit couvrir les matières visées à la section 1.

ANNEXE II

DISPOSITIONS RELATIVES AU MODÈLE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR

1. Caractéristiques physiques de la carte de qualification de conducteur

Les caractéristiques physiques de la carte de qualification de conducteur doivent être conformes aux normes ISO 7810 et 7816-1.

Les méthodes de vérification des caractéristiques physiques des cartes de qualification de conducteur destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales doivent être conformes à la norme ISO 10373.

2. Informations figurant sur la carte de qualification de conducteur

La carte de qualification de conducteur doit comporter deux faces.

La face 1 doit contenir:

- a) l'intitulé «carte de qualification de conducteur» imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre délivrant la carte de qualification de conducteur;
- b) le nom de l'État membre délivrant la carte de qualification de conducteur (mention facultative);
- c) le signe distinctif de l'État membre délivrant la carte de qualification de conducteur, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes; les signes distinctifs sont les suivants:

B	:	Belgique
BG	:	Bulgarie
CZ	:	Tchéquie
DK	:	Danemark
D	:	Allemagne
EST	:	Estonie
IRL	:	Irlande
GR	:	Grèce
E	:	Espagne
F	:	France
HR	:	Croatie
I	:	Italie
CY	:	Chypre
LV	:	Lettonie
LT	:	Lituanie
L	:	Luxembourg
H	:	Hongrie
M	:	Malte
NL	:	Pays-Bas
A	:	Autriche
PL	:	Pologne
P	:	Portugal
RO	:	Roumanie
SLO	:	Slovénie

SK	:	Slovaquie
FIN	:	Finlande
S	:	Suède

d) les informations spécifiques à la carte de qualification de conducteur, numérotées comme suit:

1. le nom du titulaire;
2. le prénom du titulaire;
3. la date et le lieu de naissance du titulaire;
4. a) la date de délivrance;
- b) la date d'expiration;
- c) la désignation de l'autorité qui délivre la carte (peut être imprimé sur la face 2);
- d) un numéro autre que le numéro du permis de conduire, utile à la gestion de la carte de qualification de conducteur (mention facultative);
5. a) le numéro du permis de conduire;
- b) le numéro de série;
6. la photo du titulaire;
7. la signature du titulaire;
8. le domicile ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative);
9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;

e) la mention «modèle de l'Union européenne» dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la carte de qualification de conducteur 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 de qualification de conducteur:

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi pädevustunnistus

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiománaí

kvalifikacijska kartica vozača

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifika tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy
carta de qualificação de motorista
cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto
kvalifikačná karta vodiča
kartica o usposobljenosti voznika
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis för förare.

f) les couleurs de référence:

- bleu: Pantone reflex blue,
- jaune: Pantone yellow.

La face 2 doit contenir:

- a) 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;
11. un espace réservé pour l'inscription éventuelle par l'État membre qui délivre la carte de qualification de conducteur des mentions indispensables à sa gestion ou relatives à la sécurité routière (mention facultative). Au cas où la mention relèverait d'une rubrique définie dans la présente annexe, cette mention doit être précédée du numéro de la rubrique correspondante.
- b) Une explication des rubriques numérotées apparaissant sur les faces 1 et 2 de la carte de qualification de conducteur (au moins les rubriques 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5 a), 5 b) et 10).

Dans le cas où un État membre désire libeller ces inscriptions dans une langue nationale autre qu'une des langues suivantes: allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, il établit une version bilingue de la carte de qualification de conducteur faisant appel à une des langues précitées, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.

3. Sécurité, y compris la protection des données

Les différents éléments constitutifs de la carte de qualification de conducteur visent à exclure toute falsification ou manipulation et à détecter toute tentative de ce type.

L'État membre doit veiller à ce que le niveau de sécurité de la carte de qualification de conducteur soit au moins comparable au niveau de sécurité du permis de conduire.

4. Dispositions particulières

Après consultation de la Commission, les États membres peuvent ajouter des couleurs ou des marquages, tels que code à barres, symboles nationaux et éléments de sécurité, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.

Dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des cartes de qualification de conducteur, le code à barres ne peut pas contenir d'informations autres que celles qui figurent déjà de façon lisible sur la carte de qualification de conducteur ou qui sont indispensables pour le processus de délivrance de la carte.

5. Dispositions transitoires

Les cartes de qualification de conducteur délivrées avant le 23 mai 2020 sont valables jusqu'à leur date d'expiration.

6. Modèle de l'Union européenne pour la carte de qualification de conducteur

Face 1



CARTE-DE-QUALIFICATION-
DE-CONDUCTEUR¹⁾

(ÉTAT MEMBRE)

6. PHOTO

1.
2.
3.
4a. 4b.
4c. (4d.)
5a. 5b.
7.
(8.)

9.

Face 2

11.

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

1. Nom
2. Prénom
3. Date et lieu de naissance
4a. Date de délivrance
4b. Date d'échéance administrative
4c. Délivré par
5a. Numéro de permis
5b. Numéro de série
10. ►¹⁾ Code de l'Union ◀

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

ANNEXE IV

Partie A

Directive abrogée avec la liste de ses modifications successives

(visées à l'article 14)

Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).	
Directive 2004/66/CE du Conseil (JO L 168 du 1.5.2004, p. 35).	Uniquement le point IV.2 de l'annexe
Directive 2006/103/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).	Uniquement le point A.6 de l'annexe
Règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 21.11.2008, p. 1).	Uniquement le point 9.11 de l'annexe
Directive 2013/22/UE du Conseil (JO L 158 du 10.6.2013, p. 356).	Uniquement le point A.4 de l'annexe
Directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil (JO L 112 du 2.5.2018, p. 29).	Uniquement l'article 1 ^{er} et l'annexe
Règlement (UE) 2019/1243 du Parlement européen et du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 241).	Uniquement le point IX.5 de l'annexe

Partie B

Délais de transposition en droit interne et dates d'application

(visés à l'article 14)

Directive	Date limite de transposition	Date d'application
2003/59/CE	10 septembre 2006	10 septembre 2008 en ce qui concerne la qualification initiale requise pour conduire des véhicules dans les catégories de permis de conduire D1, D1 + E, D et D + E 10 septembre 2009 en ce qui concerne la qualification initiale requise pour conduire des véhicules dans les catégories de permis de conduire C1, C1 + E, C et C + E
(UE) 2018/645	23 mai 2020, à l'exception de l'article 1 ^{er} , point 6 23 mai 2021 en ce qui concerne l'article 1 ^{er} , point 6	

ANNEXE V

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 2003/59/CE	Présente directive
Articles 1 à 7	Articles 1 à 7
Article 8, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, phrase introductive et point a)	Article 8, paragraphe 2, premier alinéa
Article 8, paragraphe 2, premier alinéa, point b)	–
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa
Article 8, paragraphes 3, 4 et 5	Article 8, paragraphes 3, 4 et 5
Articles 9 et 10	Articles 9 et 10
Article 10 <i>bis</i>	Article 11
Article 11	Article 12
Article 11 <i>bis</i>	Article 13
Article 13	–
Article 14	–
Article 15	Article 14
Article 16	Article 15
Article 17	Article 16
Annexe I	Annexe I
Annexe II	Annexe II
Annexe III	Annexe III
–	Annexe IV
–	Annexe V