

**N° 7462****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

**PROJET DE LOI**

**portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie**

\* \* \*

*(Dépôt: le 30.7.2019)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (3.7.2019).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	4
4) Commentaire des articles.....	6
5) Fiche d'évaluation d'impact.....	8
6) Texte coordonné.....	11
7) Tableau de transposition.....	17
8) Journal officiel de l'Union européenne L112.....	44

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Article unique.*– Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie.

Palais de Luxembourg, le 3 juillet 2019

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

\*

### TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Aux articles 1<sup>er</sup> et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, la dénomination des catégories du permis de conduire est modifiée comme suit :

- a) La catégorie « C+E » devient la catégorie « CE » ;
- b) La catégorie « C1+E » devient la catégorie « C1E » ;
- c) La catégorie « D+E » devient la catégorie « DE » ;
- d) La catégorie « D1+E » devient la catégorie « D1E ».

**Art. 2.** L'article 2 de la même loi est remplacé par le texte suivant :

**« Art. 2. Exemptions**

(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
- b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, 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 des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
- e) utilisés en cas 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 l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de forma-

tion prévu à l'article 3, 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. Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pourcent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi 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 et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport ; et
- c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

(3) La loi 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 de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail. »

**Art. 3.** A l'article 3, point 3, de la même loi, il est inséré avant le premier alinéa un nouvel alinéa libellé comme suit :

« La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant 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. »

**Art. 4.** Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article 6bis libellé comme suit:

« **Art. 6bis. Banque de données électronique et échange de données**

(1) Le ministre tient une banque de données électronique reprenant les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3.

(2) Dans cette banque de données figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions 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 ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. interconnexion avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée ;
4. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.

Le Centre de technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant.

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- a) pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
- b) pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours ;
- c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

**Art. 5.** Après l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel article 11 libellé comme suit:

**« Art. 11. Référence**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: « Loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ».

\*

## **EXPOSE DES MOTIFS**

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Cette transposition se fait par le biais d'une modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, ainsi que par une modification du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Afin de permettre aux conducteurs de répondre aux nouvelles exigences entraînées par l'évolution du marché des transports routiers, le législateur a, par le biais de la directive 2003/59/CE précitée, introduit une nouvelle législation s'appliquant à l'ensemble des conducteurs travaillant au sein de l'Union. La fixation d'une nouvelle réglementation européenne visait entre autres à assurer la qualité du conducteur à travers sa qualification tant pour l'accès à l'activité de conduite que pour la poursuite de celle-ci.

Cette directive a été transposée en droit national par la loi et par le règlement grand-ducal de 2009 précités. La loi du 5 juin 2009 visait un double objectif. D'une part, elle portait transposition de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, et d'autre part, elle s'était inscrite dans le cadre du programme gouvernemental de l'époque de lutter contre l'insécurité routière, politique également poursuivie par les Gouvernements suivants.

La directive précitée a fait son apparition déjà en 2001, lors de la publication du livre blanc de la Commission européenne, intitulé « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 – L'heure*

*des choix* ». Ce document donne une orientation judicieuse vers l'amélioration, non seulement de la qualité des transports, mais aussi de la sécurité routière.

Aux effets de cette amélioration, le livre blanc proposait de viser trois objectifs principaux:

- l'amélioration de la capacité professionnelle des opérateurs de transport ;
- la réduction du nombre d'infractions aux réglementations par l'intensification des opérations de contrôle de police et par l'harmonisation des sanctions au niveau de l'UE ;
- la formation professionnelle des conducteurs de véhicules routiers.

Dans cet ordre d'idées, cette directive représente un élément constitutif de cet objectif ancré dans le livre blanc qu'est la formation professionnelle des conducteurs routiers. L'enjeu de ces formations est de taille, il s'agit notamment de professionnaliser le secteur du transport routier et de sensibiliser chaque conducteur à la sécurité.

Ainsi, la loi de 2009 prévoit que les conducteurs doivent obligatoirement suivre une qualification initiale d'une durée respectivement de 140 ou de 280 heures ainsi que des stages périodiques d'une durée totale de trente-cinq heures par période de cinq ans pour mettre à jour leurs connaissances et leur savoir-faire. Elle détaille en outre de façon explicite que cette formation doit comprendre des séances théoriques et pratiques couvrant, entre autres, la conduite sûre, les économies de carburant et les mesures d'arrimage de la charge.

Partant, les conducteurs concernés doivent suivre la formation initiale depuis l'entrée en vigueur de la loi en 2009 ainsi que la formation continue pour les permis de conduire de la catégorie D depuis septembre 2015, tandis que les dispositions relatives à la formation continue pour les permis de conduire de la catégorie C sont entrées en vigueur en septembre 2016.

Même si la dernière partie de la directive n'est entrée en vigueur qu'en septembre 2016, la Commission européenne a jugé nécessaire d'analyser l'impact de cette directive datant de 2003 initialement quand-même. Ayant évalué la mise en œuvre de cette dernière, la Commission a relevé un certain nombre de lacunes.

Les principales lacunes qui ont été relevées sont

- les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions ;
- le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante ;
- les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre ;
- les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE précitée et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

Partant, par la directive à transposer, le législateur européen vise à pallier à ces lacunes.

Les autres dispositions de la directive 2018/645 précitée qui ne sont pas transposées par le présent projet de loi, le sont par le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement qui va de pair avec le présent projet de loi.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1<sup>er</sup>*

Cet article transpose la nouvelle annexe III de la directive en alignant la dénomination des catégories du permis de conduire à celle utilisée dans la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Ainsi, le « + » entre les lettres des différentes catégories est supprimé. Partant, la catégorie C+E devient la catégorie CE, C1+E devient C1E, D+E devient DE et D1+E devient D1E dans l'ensemble des articles de la loi.

### *Ad article 2*

L'article 2 du projet de loi remplace l'ancien article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie et reprend l'ensemble des dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

Pour des raisons de lisibilité il a été opté de remplacer l'article au lieu de le modifier.

L'article énumère les exemptions pour lesquelles le conducteur n'a pas besoin de suivre une formation. Par ce nouvel article, certaines exemptions sont modifiées et de nouvelles sont ajoutées.

Ainsi, à titre d'exemple, de nouvelles exemptions sont introduites pour les services de transport d'urgence en ambulance, pour des véhicules utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ou pour des véhicules des catégories de permis de conduire D ou D1, 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.

En outre, il est à relever que le projet propose introduire une nouvelle exemption pour les 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 de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail. A noter que le législateur européen a laissé à la discrétion des Etats membres de fixer la limite de kilomètres autour du lieu de l'établissement. Il a été opté de fixer cette limite nationale à 100 kilomètres, de sorte qu'elle soit alignée à la dérogation prévue à l'article 13, paragraphe 1, point b) du 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.

Les exemptions prévues par la directive étant malheureusement peu précises dans plusieurs points, une interprétation nationale desdites exemptions s'est imposé afin de permettre d'appliquer cette législation et d'avoir la même lecture du texte pour les conducteurs concernés comme pour les organes de contrôle. Toutefois, le fait que tous les pays ont dû procéder à cet exercice a débouté dans une situation avec de différentes interprétations de la directive dans les différents Etats membres. Une exception qui a posé beaucoup de problèmes était la définition de l'activité principale, quasi inexistante, mais il n'était pas possible de trouver une position commune au sein du Conseil lors de la négociation de la nouvelle directive. Le compromis trouvé a alors été de reprendre une définition plus précise de l'activité principale dans les considérants de la directive (considérant 6). Afin de permettre au niveau national de mieux définir cette notion d'activité principale, il est proposé de reprendre cette définition dans la législation nationale. Partant, toute conduite excédant 30% du temps de travail sur un mois glissant est à considérer comme activité principale.

En ce qui concerne les dispositions du paragraphe 2, en tenant compte de la taille, de la géographie et de la densité de la population du Luxembourg, ainsi que du fait que la directive reste muette en termes de définition exacte de ce qu'est une zone rurale, les auteurs du présent projet jugent nécessaire de limiter cette exception à un trajet de 10 kilomètres. En effet, en considérant qu'un des buts principaux

de la directive est d'améliorer la sécurité sur les routes, les auteurs sont d'avis qu'en fait chaque trajet effectué sur la voie publique est susceptible d'avoir des influences sur la sécurité routière.

#### *Ad article 3*

Etant donné que l'article 7 de la directive énuméré dans sa nouvelle version certaines matières sur lesquelles la formation continue doit être axée, les auteurs du présent projet ont opté de reprendre ces matières au point 3 de l'article 3. A cette fin, un nouvel alinéa premier est inséré, tout en conservant les autres alinéas de ce point 3. Cette disposition se trouvant également déjà partiellement à l'article 4 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité, celui-ci sera modifié en conséquence.

#### *Ad article 4*

La directive introduit un nouvel article 10bis qui prévoit la mise en place d'un réseau électronique afin de pouvoir échanger les informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés. A cette fin, la banque de données doit contenir des informations concernant le contenu des certificats de formation ainsi que des informations sur des procédures administratives relatives aux certificats.

Actuellement, les données relatives aux permis de conduire au Luxembourg se trouvent dans une banque de données dont le propriétaire est le ministère ayant les Transports dans ses attributions et qui est gérée par le CTIE et alimentée par la SNCA ainsi que par le ministère lui-même. En application de la directive relative au permis de conduire, cette banque de données est reliée par le biais du système EUCARIS au système européen commun RESPER permettant l'échange d'informations relatif au permis de conduire entre les différents Etats membres.

Les informations relatives à la formation professionnelle (catégorie, durée de validité) se trouvent actuellement déjà dans cette banque de données nationale. Ils sont transmis par le centre de formation agréé (CFC) au Ministre qui les inscrit dans le fichier du permis de conduire correspondant. La nouvelle disposition européenne prévoit maintenant que ces informations doivent faire l'objet d'un échange entre les différents Etats membres.

Le présent article crée la base légale nationale pour cet échange. La directive 2018/645 étant qualifiée de « Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE », il y a lieu de prévoir non seulement un échange avec les banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne, mais également avec ceux de l'Espace économique européen.

#### *Ad article 5*

Considérant la longueur du titre de la loi telle qu'elle a été votée en 2009 et vu qu'il est souvent fait référence dans des documents officiels à cette loi, il est proposé d'introduire un intitulé de citation.



## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi modifiant la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics – Département de la Mobilité et des Transports</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Alain DISIVISCOUR</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>247-84478</b>
<b>Courriel :</b>	<b>alain.disiviscour@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Transposer les dispositions de la Directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	<b>néant</b>
<b>Date :</b>	<b>03.05.2019</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Centre de Formation pour conducteurs  
 CNPD  
 Remarques/Observations :  
 Le CFC a formulé plusieurs propositions de modification qui en grande partie ont été reprises dans le présent projet.  
 La CNPD a formulé des recommandations en vue de la banque de données.
  
2. Destinataires du projet :
 

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
  
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
 Remarques/Observations :  
 Les exemptions prévues dans la directive ont été reprises dans le présent projet.

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.



4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
 Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
 Remarques/Observations :  
 Non applicable
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
 Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?  
 La directive prévoit la mise en place d'une banque de données au niveau des EM afin d'échanger des informations sur les CAP délivrés ou retirés.
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?  
 Le projet prévoit les dispositions relatives à la mise en place de la banque de données dont question sub 7a).
8. Le projet prévoit-il :  
 – une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.   
 – des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.   
 – le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
 Sinon, pourquoi ?

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
- b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
- Il est profité de faire le toilettage de la législation existante.
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
- Mise en place de la banque de données. Délai 23 mai 2021.
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

#### Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- Si oui, expliquez pourquoi :
- non applicable
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

#### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

## TEXTE COORDONNE

### Art. 1<sup>er</sup>. Champ d'application

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

- a) des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et
- b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg, ci-après dénommés « conducteurs » effectuant des transports par route sur la voie publique du Grand-Duché de Luxembourg, au moyen de:
  - véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, ~~C1+E~~ C1E, C ou ~~C+E~~ CE, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent;
  - véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, ~~D1+E~~ D1E, D ou ~~D+E~~ DE, telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent.

### Art. 2. Exemptions

~~La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs:~~

- ~~a) des véhicules dont la vitesse maximale autorisée par construction ne dépasse pas 45 km/h;~~
- ~~b) des véhicules affectés aux services de l'armée, de la protection civile, des services d'incendie et de la Police Grand-ducale, ou placés sous la responsabilité de ceux-ci;~~
- ~~c) des véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien ainsi que des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;~~
- ~~d) des véhicules utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;~~
- ~~e) des véhicules utilisés lors de l'apprentissage et de l'examen pratiques en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3 de la présente loi;~~
- ~~f) des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens à des fins privées;~~
- ~~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.~~

### Art. 2. Exemptions

(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
- b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, 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 des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
- e) utilisés en cas 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 l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, 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. Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pourcent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi 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 et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport ; et
- c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

(3) La loi 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 de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

### **Art. 3. Qualification initiale et formation continue**

L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé « le centre », par le ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ». A cette fin, il est prévu:

#### 1. un système de qualification initiale

La qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Le financement de la qualification initiale est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.

#### 2. un système de qualification initiale accélérée

La qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale accélérée se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale accélérée est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Le financement de la qualification initiale accélérée est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.

#### 3. un système de formation continue

La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant 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.

La formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formation continue est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes. Ils ont une durée de validité de cinq ans.

Le financement de la formation continue est pris en charge pour un tiers par l'Etat. Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché. Les modalités du remboursement par l'Etat sont arrêtées par voie contractuelle avec le centre de formation.

#### **Art. 4. Conducteurs exemptés de la qualification initiale**

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

- a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, ~~D1+E~~ D1E, D ou ~~D+E~~ DE ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi;
- b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, ~~C1+E~~ C1E, C ou ~~C+E~~ CE ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

#### **Art. 5. Lieu de la formation**

Les conducteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, sous a), qui ont leur résidence normale, telle que définie par la directive 2006/126/CE précitée, au Grand-Duché de Luxembourg, obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1., ou la qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2., au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, sous b) qui sont, soit employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg, soit titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises, obtiennent ces qualifications au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, sous a) et b), suivent la formation continue prévue à l'article 3, sous 3., dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

#### **Art. 6. Organismes de formation**

(1) Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

(2) Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite adressée au ministre. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes:

- un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
- les qualifications des enseignants et instructeurs;
- des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;
- les conditions de participation aux cours.

(3) L'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des enseignants. Toutefois, l'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs.

Le centre de formation peut recourir en tout ou en partie à des enseignants ou instructeurs tiers qui doivent présenter les aptitudes et qualifications appropriées pour l'enseignement à dispenser dans le cadre de la présente loi.

Les conditions d'agrément que les enseignants et les instructeurs doivent remplir sont fixées par règlement grand-ducal.

(4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes arrêtées par voie de règlement grand-ducal;

- exploiter un centre de formation qui comporte des pistes d'exercice ainsi qu'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés;
- conclure les assurances pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

L'organisme doit par ailleurs tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, tels que plans, certificats, contrats, évaluations ainsi que toutes autres informations et données renseignant sur l'état de sécurité du centre de formation de même que sur les mesures et moyens de protection et de prévention mis en œuvre. Ce registre doit comporter en outre un relevé à jour des accidents et incidents survenus à l'occasion d'activités de formation prévues par la présente loi.

Chaque accident ou incident ayant entraîné ou failli entraîner une atteinte grave à l'intégrité physique d'une ou de plusieurs personnes présentes dans le centre de formation ou dans ses alentours immédiats doit faire l'objet d'une enquête. Le rapport d'enquête doit comprendre au moins une description du déroulement de l'événement ainsi qu'une analyse des causes apparentes ou possibles évoquant notamment d'éventuels défauts d'entretien, d'organisation ou de comportement. Il doit par ailleurs énoncer les mesures et moyens susceptibles de contribuer à prévenir à l'avenir des accidents ou incidents analogues.

(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance ou du renouvellement de l'agrément.

(6) L'agrément est valable pour une durée de 5 ans. En vue du renouvellement de l'agrément, l'organisme de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande de renouvellement au ministre conformément aux dispositions prévues au présent article.

L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies. L'instruction des dossiers en matière de retrait ou de suspension d'un agrément a lieu conformément aux dispositions du paragraphe précédent.

(7) L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

(8) Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

(9) Les conditions auxquelles doivent répondre les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

(10) Sur demande motivée de l'organisme de formation, le ministre peut temporairement dispenser celui-ci de l'application d'une ou de plusieurs des dispositions de la présente loi et délivrer un agrément provisoire. Une telle dispense ne peut être accordée que de cas en cas pour des exigences déterminées et uniquement lorsque l'efficacité et le déroulement légal de la qualification initiale et de la formation continue n'en sont pas affectés ni entravés.

#### **Art. 6bis. Banque de données électronique et échange de données**

(1) Le ministre tient une banque de données électronique reprenant les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3.

(2) Dans cette banque de données figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions 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 ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;

3. interconnexion avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée ;
4. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.

Le Centre de technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant.

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

- a) pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
- b) pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours ;
- c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données.

#### **Art. 7. Dispositions pénales**

(1) Toute personne soumise aux obligations instaurées par la présente loi, qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans y satisfaire est condamnée à une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans et à une amende de 251 à 10.000 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui n'obtempère pas à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) Les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

#### **Art. 8. Dispositions transitoires**

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

- a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. et 2., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;
- b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), avant le 10 septembre 2015;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), avant le 10 septembre 2016.



**Art. 9. Reclassement des terrains domaniaux**

Les terrains domaniaux inscrits sous les numéros cadastraux 44/8294, 78/8297, 1829/8305, 1761/8302 et 1761/8300 dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation dont question à l'article 6.

**Art. 10. Modification de la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009**

Aux tableaux annexés à la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009, la section 53.1 «Circulation et Sécurité routières» est complétée par un article budgétaire 74.060 libellé comme suit:

*«Remboursement à la société chargée de la construction et de l'exploitation des frais de planification, de construction et d'exploitation d'un centre de formation pour conducteurs professionnels (Crédit non limitatif et sans distinction d'exercice)»*,

doté d'un crédit de 6,5 millions euros.

**Art. 11. Référence**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant:  
« Loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ».

## TABLEAU DE TRANSPOSITION

### TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire

Délai de transposition: 23 mai 2020 et 23 mai 2021 (Art. 1 (6))  
Lancement de la procédure législative: 1<sup>er</sup> semestre 2019

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<b>Art. 1<sup>er</sup> Champ d'application</b>	<p>La présente directive s'applique à l'activité de conduite:</p> <p>a) des ressortissants d'un État membre; et</p> <p>b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie dans un État membre,</p> <p>ci-après dénommés "conducteurs", effectuant des transports par route à l'intérieur de l'Union, sur des routes ouvertes à l'usage public, au moyen de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, ou un permis reconnu comme équivalent, est exigé,</li> <li>- véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE, ou un permis reconnu comme équivalent, est exigé.</li> </ul> <p><b>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.</b></p>	<p style="text-align: center;">p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire.</p>
<b>Art. 2 Exemptions</b>	<p>La présente directive ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules:</p> <p>a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h;</p> <p>b) affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers, des forces responsables du maintien de l'ordre public et des services de transport d'urgence en ambulance, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services;</p>	<p>L'article 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie est remplacé par un nouvel article 2 libellé comme suit :</p>	<p>Pour des questions de lisibilité reprise de l'ensemble de l'article 2 de la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>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;</p> <p>d) pour lesquels un permis de conduire de catégorie D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises;</p> <p>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.</p> <p>En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la présente directive ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou un CAP, conformément à l'article 6 et à l'article 8, paragraphe 1, lorsqu'elles suivent une formation supplémentaire à la conduite dans le cadre d'une formation par le travail, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du CAP ou par un moniteur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.</p> <p>2. La présente directive ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:</p> <p>a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur;</p> <p>b) le conducteur ne propose pas de services de transport; et</p> <p>c) les États membres estiment que le transport est occasionnel et n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.</p>	<p><b>« Art. 2. Exemptions</b></p> <p>(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :</p> <p>a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;</p> <p>b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;</p> <p>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 ;</p> <p>d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;</p> <p>e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;</p> <p>f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;</p> <p>g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;</p> <p>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. Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pourcent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.</p>		

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RG D	Observations
	<p>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.</p>	<p>En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.</p> <p>(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :</p> <p>a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'exécède pas dix kilomètres ;</p> <p>b) le conducteur ne propose pas de services de transport ; et</p> <p>c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.</p> <p>(3) La loi 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 de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail. »</p>	
<p><b>Art. 3</b> <b>Qualification et formation</b></p>	<p>1. L'activité de conduite, définie à l'article 1<sup>er</sup>, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. À cette fin, les États membres prévoient:</p> <p>a) un système de qualification initiale</p> <p>Les États membres choisissent entre les deux options suivantes:</p> <p>i) option comportant à la fois la fréquentation de cours et un examen</p> <p>Conformément à l'annexe I, section 2, point 2.1, ce type de qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours pendant une durée déterminée. Elle est clôturée par un examen. En cas de réussite de cet examen, elle est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 6, paragraphe 1, point a);</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>ii) option comportant uniquement des examens</p> <p>Conformément à l'annexe I, section 2, point 2.2, ce type de qualification initiale ne comporte pas la fréquentation obligatoire de cours, mais seulement des examens théoriques et pratiques. En cas de réussite des examens, elle est sanctionnée par la délivrance du CAP prévu à l'article 6, paragraphe 1, point b).</p> <p>Toutefois, un État membre peut autoriser un conducteur à conduire sur son territoire avant d'avoir obtenu le CAP lorsqu'il est engagé dans une formation en alternance d'au moins six mois sur une période maximale de trois ans. Dans le cadre de cette formation en alternance, les examens visés aux points i) et ii) peuvent être effectués par étapes.</p> <p>b) un système de formation continue</p> <p>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.</p> <p>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 paragraphe 3, point a) i), et point b).</p> <p>Conformément à l'annexe I, section 3, la qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours. Elle est clôturée par un examen. En cas de réussite de cet examen, elle est sanctionnée par le CAP prévu à l'article 6, paragraphe 2.</p> <p>3. Les États membres peuvent dispenser le conducteur qui a obtenu le certificat de capacité professionnelle prévu par la directive 96/26/CE du Conseil ( 1 ) des examens visés au paragraphe 1, point a) i) et ii), et au paragraphe 2 dans les matières couvertes par l'examen prévu dans le cadre de ladite directive et, le cas échéant, de la fréquentation de la partie des cours correspondant à ces matières.</p>		
<p><b>Art. 4</b> <b>Droit acquis</b></p>	<p>Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:</p> <p>a) titulaires d'un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, ou D, D + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré au plus tard deux ans après la date limite de transposition de la présente directive;</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p><b>Art. 5</b> <b>Qualification initiale</b></p>	<p>b) titulaires d'un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E ou C, C + E ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré au plus tard trois ans après la date limite de transposition de la présente directive.</p> <p>1. L'accès à la qualification initiale ne nécessite pas l'acquisition préalable du permis de conduire correspondant.</p> <p>2. Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de marchandises peuvent conduire:</p> <p>a) à partir de l'âge de 18 ans:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>3. Le conducteur d'un véhicule destiné aux transports de voyageurs peut conduire:</p> <p>a) à partir de l'âge de 21 ans:</p> <p>i) un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E pour effectuer des transports de voyageurs sous forme de services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres ainsi qu'un véhicule des catégories de permis de conduire D1 et D1 + E à condition d'être titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.</p> <p>Tout État membre peut autoriser le conducteur des véhicules de l'une des catégories susmentionnées à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 18 ans, à condition qu'il soit titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1;</p> <p>ii) un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E, à condition d'être titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1.</p> <p>Tout État membre peut autoriser le conducteur des véhicules de l'une des catégories susmentionnées à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 20 ans, à condition qu'il soit titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1. Cet âge peut être ramené à 18 ans lorsque le conducteur conduit ces véhicules sans passagers;</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p><b>Art. 6</b> <b>CAP attestant de la qualification initiale</b></p>	<p>b) à partir de l'âge de 23 ans, un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E, à condition qu'il soit titulaire du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.</p> <p>4. Sans préjudice des limites d'âge fixées au paragraphe 2, les conducteurs effectuant des transports de marchandises titulaires du CAP visé à l'article 6 pour l'une des catégories de véhicules prévues au paragraphe 2 du présent article sont dispensés d'obtenir un tel CAP pour une autre des catégories de véhicules prévues audit paragraphe.</p> <p>Ces dispositions s'appliquent dans les mêmes conditions aux conducteurs effectuant des transports de voyageurs pour les catégories visées au paragraphe 3.</p> <p>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.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>
	<p>1. CAP attestant d'une qualification initiale</p> <p>a) CAP délivré sur la base de la fréquentation de cours et d'un examen</p> <p>Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point a) i), l'État membre impose au candidat conducteur la fréquentation de cours dans un centre de formation agréé par les autorités compétentes conformément à l'annexe I, section 5, ci-après dénommé «centre de formation agréé». Ces cours portent sur toutes les matières visées dans la liste figurant à l'annexe I, section 1. Cette formation est clôturée par la réussite de l'examen prévu à l'annexe I, section 2, point 2.1. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par elles, organisent cet examen, qui vise à vérifier si le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à l'annexe I, section 1, en ce qui concerne les matières susvisées. Ces autorités ou entités supervisent cet examen et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant d'une qualification initiale.</p>		



Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p><b>Art. 7</b> <b>Formation continue</b></p>	<p>b) CAP délivré sur la base d'examens</p> <p>Conformément à l'article 3, paragraphe 1, point a) ii), l'État membre impose au candidat conducteur la réussite des examens, théorique et pratique, prévus à l'annexe I, section 2, point 2.2. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par elles, organisent ces examens, qui visent à vérifier si le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à l'annexe I, section 1, en ce qui concerne toutes les matières susvisées. Ces autorités ou entités supervisent ces examens et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant d'une qualification initiale.</p> <p>2. CAP attestant d'une qualification initiale accélérée</p> <p>Conformément à l'article 3, paragraphe 2, l'État membre impose au candidat conducteur la fréquentation de cours dans un centre de formation agréé. Ces cours portent sur toutes les matières figurant à l'annexe I, section 1.</p> <p>Cette formation est clôturée par l'examen prévu à l'annexe I, section 3. Les autorités compétentes des États membres, ou toute entité désignée par elles, organisent cet examen, qui vise à vérifier si le candidat conducteur possède le niveau de connaissances requis à l'annexe I, section 1, en ce qui concerne les matières susvisées. Ces autorités ou entités supervisent cet examen et, en cas de réussite, délivrent au conducteur un CAP attestant d'une qualification initiale accélérée.</p>	<p>A l'article 3, point 3, de la loi précitée du 5 juin 2009, est inséré un nouvel alinéa 1<sup>er</sup> libellé comme suit :</p> <p>« La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant 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. »</p>	<p>Modification de l'article 3 de la loi nécessaire.</p>
	<p>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.</p> <p>Cette formation est organisée par un centre de formation agréé, conformément à l'annexe I, section 5. La formation comprend des cours en salle, un volet pratique et, le cas échéant, un volet de formation au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication (TIC) ou de simulateurs haut de gamme. Si un conducteur va travailler dans une autre entreprise, la formation continue déjà effectuée doit être prise en compte.</p>		

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p><b>Art. 8</b> <b>CAP attestant de la formation continue</b></p>	<p>La formation continue vise à approfondir et réviser certaines des matières de la liste figurant à l'annexe I, section 1. Elle couvre un large éventail de matières et comprend toujours au moins une matière liée à la sécurité routière. Les matières de la formation tiennent compte des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et prennent en considération, dans la mesure du possible, les besoins de formation particuliers du conducteur.</p>	<p>L'article 4 du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 est remplacé par un nouvel article 4, libellé comme suit:</p> <p>« <b>Art. 4. La formation continue.</b></p> <p>La formation continue prévue à l'article 3, sous 3, de la loi modifiée du 2 octobre 2009 précitée, consiste en une formation, organisée par un centre de formation agréé, permettant aux titulaires du certificat de formation dont question aux articles 3 et 5 du présent règlement grand-ducal ou d'un document reconnu comme équivalent, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant 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.</p> <p>Cette formation vise à approfondir et réviser certaines matières figurant à l'annexe. Elle couvre un large éventail des 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.</p> <p>La formation comprend des cours en salle ainsi qu'un volet pratique. Elle peut également être partiellement dispensée au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication ou à l'aide de simulateurs haut de gamme. »</p>	<p>Modification de l'article 4 du RGD nécessaire.</p>
	<p>1. À l'issue de la formation continue visée à l'article 7, les autorités compétentes des États membres ou le centre de formation agréé délivrent au conducteur un CAP attestant de la formation continue.</p> <p>2. Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:</p> <p>a) le titulaire du CAP visé à l'article 6, dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du CAP;</p> <p>b) les conducteurs visés à l'article 4, dans les cinq ans qui suivent respectivement les dates visées à l'article 14, paragraphe 2, suivant un calendrier déterminé par les États membres.</p> <p>Les États membres peuvent abréger ou proroger les délais visés aux points a) et b) notamment dans le but de les faire coïncider avec la date d'échéance de validité du permis de conduire ou de permettre l'introduction graduelle de la formation continue. Toutefois, ce délai ne peut être ni inférieur à trois ans ni supérieur à sept ans.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>3. Le conducteur ayant accompli la première formation continue visée au paragraphe 2 suit une formation continue tous les cinq ans, avant la fin de la période de validité du CAP attestant de la formation continue.</p> <p>4. Les titulaires du CAP visé à l'article 6 ou du CAP visé au paragraphe 1 ainsi que les conducteurs visés à l'article 4, qui ont arrêté l'exercice de la profession et qui ne répondent pas aux exigences des paragraphes 1, 2 et 3 doivent suivre une formation continue avant de reprendre l'exercice de la profession.</p> <p>5. Les conducteurs effectuant des transports de marchandises ou de voyageurs par route ayant suivi une formation continue pour l'une des catégories de permis prévues à l'article 5, paragraphes 2 et 3, sont dispensés de suivre une formation continue pour une autre des catégories de véhicules prévues auxdits paragraphes.</p>		
<p><b>Art. 9</b> <b>Lieu de la formation</b></p>	<p>Les conducteurs visés à l'article 1er, point a), de la présente directive obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 5 de la présente directive dans l'État membre où ils ont leur résidence normale, telle que définie à l'article 12 de la directive 2006/126/CE.</p> <p>Les conducteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, point b), obtiennent cette qualification dans l'État membre où l'entreprise est établie ou dans l'État membre qui leur a délivré un permis de travail.</p> <p>Les conducteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, 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.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Cette définition avait déjà été introduite dans la législation LU lors d'une modification antérieure.</p>
<p><b>Art. 10</b> <b>Code communautaire</b></p>	<p>1. Sur la base du CAP attestant d'une qualification initiale et du CAP attestant d'une formation continue, les autorités compétentes des États membres apposent, en tenant compte de l'article 5, paragraphes 2 et 3, de la présente directive ainsi que de l'article 8 de la présente directive, le code harmonisé "95" de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE, à côté des catégories de permis correspondantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– sur le permis de conduire, ou</li> <li>– sur la carte de qualification de conducteur, établie selon le modèle figurant à l'annexe II de la présente directive.</li> </ul> <p>Si les autorités compétentes de l'État membre où le CAP a été obtenu ne sont pas en mesure d'apposer le code de l'Union sur le permis de conduire, elles délivrent au conducteur une carte de qualification de conducteur.</p>	<p>L'article 7 du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 est modifié comme suit :</p> <p>1) A l'alinéa 1 les termes « communautaire correspondant prévu par » sont remplacés par les termes « harmonisé « 95 » de l'Union prévu à l'annexe de ».</p>	<p>Modification de l'article 7 du RGD nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p><b>Article 10 bis</b> <b>Réseau</b> <b>d'exécution</b></p>	<p>La carte de qualification de conducteur délivrée par un État membre est mutuellement reconnue. Lors de la délivrance de la carte, les autorités compétentes s'assurent que le permis de conduire est en cours de validité <b>pour la catégorie de véhicule concerné</b>.</p> <p>2. Le conducteur visé à l'article 1er, point b), qui conduit des véhicules effectuant des transports de marchandises par route est également autorisé à prouver la qualification et la formation prévues par la présente directive au moyen de l'attestation de conducteur prévue par le règlement (CE) no 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil, pour autant que celle-ci porte le code "95" de l'Union. Aux fins de la présente directive, l'État membre de délivrance appose le code "95" de l'Union dans la section de l'attestation réservée aux observations si le conducteur concerné a rempli les exigences en matière de qualification et de formation prévues par la présente directive.</p> <p>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) no 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.</p>	<p>2) L'alinéa 3 est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« Il est de même pour l'attestation de conducteur prévue par le règlement (CE) no 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, servant aux conducteurs visés à l'article 1er sous b) de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée, de moyen pour prouver leur régularité au regard des qualifications et formations dont question aux articles 1er, 2 et 4 du présent règlement pour autant que le code « 95 » de l'Union prévu à l'alinéa premier est inscrit dans la section réservée aux observations. »</p> <p>3) Après l'alinéa 3 un nouvel alinéa libellé comme suit est ajouté :</p> <p>« Les attestations de conducteur qui ne portent pas le code « 95 » de l'Union prévu à l'alinéa premier et qui ont été délivrés avant le 23 mai 2020 conformément à l'article 5 du règlement (CE) 1072/2009 précité, sont acceptées comme preuve de qualification jusqu'à leur date d'expiration. »</p>	
	<p>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.</p> <p>2. Peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les CAP ainsi que des informations concernant les procédures administratives relatives aux CAP.</p> <p>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.</p> <p>4. L'accès au réseau est sécurisé. Les États membres ne peuvent accorder l'accès qu'aux autorités compétentes chargées de la mise en œuvre et du contrôle de conformité à la présente directive.</p>	<p>Un nouvel article 6bis est ajouté à la loi précitée du 5 juin 2009, avec le libellé suivant:</p> <p><b>« Art. 6bis.: Banque de données électronique et échange de données</b></p> <p>(1) Le ministre tient une banque de données électronique reprenant les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3.</p> <p>(2) Dans cette banque de données figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. permettre le contrôle du respect des dispositions 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 ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution;</li> <li>2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;</li> </ol>	<p>Introduction d'une base légale dans la loi nécessaire afin de rendre possible l'échange de données avec les autres pays de l'Union.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGID	Observations
<p><b>Art. II</b> <b>Adaptation</b> <b>au progrès</b> <b>scientifique et</b> <b>technique</b></p>	<p>Les adaptations des annexes I et II au progrès scientifique et technique, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 2.</p>	<p>3. interconnexion avec les réseaux électroniques nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée ;</p> <p>4. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3.</p> <p>(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.</p> <p>Le Centre de technologies de l'information de l'Etat, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant.</p> <p>(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :</p> <p>a) pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;</p> <p>b) pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours ;</p> <p>c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.</p> <p>(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.</p> <p>(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »</p>	<p>Pas de modifications dans la directive.</p>

<i>Articles</i>	<i>Directive 2003/59 Version 2018</i>	<i>Transposition Modification Loi resp. RGD</i>	<i>Observations</i>
<b>Art. 12 Procédure de comité</b>	<p>1. La Commission est assistée par un comité.</p> <p>2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.</p>	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
<b>Art. 13 Rapport</b>	<p>Avant le 10 septembre 2011, la Commission présente 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 la présente directive, notamment en ce qui concerne l'équivalence des différents systèmes de qualification initiale prévus à l'article 3 et leur efficacité quant à la réalisation du niveau de qualification visé. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées.</p>	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
<b>Art. 14 Transposition et application</b>	<p>1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 10 septembre 2006. Ils en informent la Commission.</p> <p>Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres. Ils en informent immédiatement la Commission.</p> <p>2. Les États membres appliquent ces dispositions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en ce qui concerne la qualification initiale requise pour la conduite des véhicules des catégories D1, D1 + E, D et D + E à partir du 10 septembre 2008,</li> <li>- en ce qui concerne la qualification initiale requise pour la conduite des véhicules des catégories C1, C1 + E, C et C + E à partir du 10 septembre 2009.</li> </ul> <p>Les États membres en informent immédiatement la Commission et s'accordent mutuellement assistance pour l'application de ces dispositions.</p>	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
<b>Art. 15 Abrogation</b>	<p>1. L'article 5 du règlement (CEE) n o 3820/85 est modifié comme suit:</p> <p>a) le paragraphe 1 est abrogé avec effet au 10 septembre 2009.</p> <p>b) les paragraphes 2 et 4 sont abrogés avec effet au 10 septembre 2008,</p> <p>2. La directive 76/914/CEE est abrogée avec effet au 10 septembre 2009.</p>	p.m.	Pas de modifications dans la directive.



Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>3. Les dispositions législatives, réglementaires et administratives adoptées pour se conformer à la directive 76/914/CEE ne s'appliquent plus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à partir du 10 septembre 2008 aux conducteurs de véhicules de transport de voyageurs par route,</li> <li>- à partir du 10 septembre 2009 aux conducteurs de véhicules de transport de marchandises par route.</li> </ul>		
<b>Art. 16</b> <b>Entrée en vigueur</b>	La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
<b>Art. 17</b> <b>Destinataires</b>	Les États membres sont destinataires de la présente directive.	p.m.	Pas de modifications dans la directive.
<b>Annexe I</b> <b>Exigences minimales pour la qualification et la formation</b> <b>Section 1:</b> <b>Liste des matières</b>	<p>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 concernée.</p> <p><b>Le niveau minimal de qualification est comparable au moins au niveau 2 du cadre européen des certifications définies à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008.</b></p> <p>1. Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité</p> <p><b>Tous les permis</b></p> <p>1.1. <i>Objetif: connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation</i></p> <p>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 vitesses;</p>	<p>L'annexe du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 est modifié comme suit :</p> <p>1. L'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :</p> <p>« Le niveau minimal de qualification ne peut être inférieur au niveau 2 du cadre européen des certifications définies à l'annexe II de la 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. »</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>



Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>1.2. <i>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:</i></p> <p>limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance, utilisation de dispositifs électroniques et mécaniques tels que le programme électronique de stabilité (ESP), les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), le système de freinage antiblocage (ABS), les systèmes de contrôle de traction (TCS) et les systèmes de surveillance des véhicules (IVMS) et d'autres dispositifs d'aide à la conduite ou d'automatisation dont l'utilisation a été approuvée.</p> <p>1.3. <i>Objectif: pouvoir optimiser la consommation de carburant:</i></p> <p>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.</p> <p>1.3 bis. <i>Objectif: pouvoir anticiper les risques de trafic, les évaluer et s'y adapter:</i></p> <p>avoir conscience des différences concernant les routes, la circulation et les conditions météorologiques et s'y adapter, anticiper les événements à venir; comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles; être familiarisé avec l'utilisation de l'équipement de sécurité adéquat et comprendre quand un trajet doit être reporté ou annulé en raison de conditions météorologiques extrêmes; s'adapter aux risques de trafic, y compris aux comportements dangereux ou à la distraction au volant (causée par l'utilisation d'appareils électroniques, la consommation de nourriture ou de boisson, etc.); reconnaître les situations dangereuses et s'y adapter, et être capable de gérer le stress qui 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;</p>	<p>1. Au point 1.2, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant : « limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance, utilisation de dispositifs électroniques et mécaniques tels que le programme électronique de stabilité (ESP), les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), le système de freinage antiblocage (ABS), les systèmes de contrôle de traction (TCS) et les systèmes de surveillance des véhicules (IVMS) et d'autres dispositifs d'aide à la conduite ou d'automatisation dont l'utilisation a été approuvée ; »</p> <p>2. Au point 1.3, l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant : « 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 ; »</p> <p>3. Après le point 1.3, est ajouté un nouvel point libellé comme suit : « 1.3.bis objectif: pouvoir anticiper les risques de trafic, les évaluer et s'y adapter ; avoir conscience des différences concernant les routes, la circulation et les conditions météorologiques et s'y adapter, anticiper les événements à venir; comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles; être familiarisé avec l'utilisation de l'équipement de sécurité adéquat et comprendre quand un trajet doit être reporté ou annulé en raison de conditions météorologiques extrêmes; s'adapter aux risques de trafic, y compris aux comportements dangereux ou à la distraction au volant (causée par l'utilisation d'appareils électroniques, la consommation de nourriture ou de boisson, etc.); reconnaître les situations dangereuses et s'y adapter, et être capable de gérer le stress qui concerne la taille et le poids des véhicules et les usagers vulnérables de la route, notamment en ce qui concerne la taille et le poids</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>	

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGID	Observations
	<p>identifier les situations potentiellement dangereuses et inter-préter correctement comment celles-ci pourraient déboucher sur des situations dans lesquelles il ne serait plus possible d'éviter les accidents, et choisir et effectuer des actions qui augmentent suffisamment les marges de sécurité pour être encore en mesure d'éviter l'accident au cas où les dangers potentiels se produiraient.</p> <p><b>Permis C, C + E, C I, C I + E</b></p> <p>1.4. <i>Objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule:</i></p> <p>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'essai, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge;</p> <p>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.</p> <p><b>Permis D, D + E, D I, D I + E</b></p> <p>1.5. <i>Objectif: pouvoir assurer la sécurité et le confort des passagers</i></p> <p>étalement des mouvements longitudinaux et latéraux, partage des voiries, placement sur la chaussée, souplesse de freinage, travail du porte-à-faux, utilisation d'infrastructures spécifiques (espaces publics, voies réservées), gestion des conflits entre une conduite en sécurité et les autres fonctions en tant que conducteur, interaction avec les passagers, les caractéristiques spécifiques du transport de certains groupes de passagers (handicapés, enfants).</p>	<p>des véhicules et les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés;</p> <p>identifier les situations potentiellement dangereuses et inter-préter correctement comment celles-ci pourraient déboucher sur des situations dans lesquelles il ne serait plus possible d'éviter les accidents, et choisir et effectuer des actions qui augmentent suffisamment les marges de sécurité pour être encore en mesure d'éviter l'accident au cas où les dangers potentiels se produiraient. »</p> <p>4. Au point 1.4, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Après les termes « profil de la route » les termes « ,utilisation des systèmes de transmission automatique » sont insérés.</li> <li>• Les termes « volume utile » sont remplacés par les termes « volume total ».</li> </ul> <p>5. Au point 1.5, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <p>Le terme « spécificités » est remplacé par les termes « les caractéristiques spécifiques ».</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>1.6. <i>objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule</i></p> <p>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, <b>utilisation des systèmes de transmission automatique</b>, 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.</p> <p>2. Application des réglementations</p> <p><b>Tous les permis</b></p> <p>2.1. <i>objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation:</i></p> <p>durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements du <b>Parlement européen et du Conseil (CE) no 561/2006 (*) et (UE) no 165/2014</b>; 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.</p> <p><b>Permis C, C + E, C I, C I + E</b></p> <p>2.2. <i>objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises</i></p> <p>titres d'exploitation transport, <b>documents à transporter dans le véhicule, interdiction d'utiliser certaines routes, péages routiers</b>, 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.</p> <p><b>Permis D, D + E, D I, D I + E</b></p> <p>2.3. <i>objectif: connaître la réglementation relative au transport de voyageurs</i></p> <p>transport de groupes spécifiques, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule.</p>	<p>1.6. <i>objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule</i></p> <p>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, <b>utilisation des systèmes de transmission automatique</b>, 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.</p> <p>2. Application des réglementations</p> <p><b>Tous les permis</b></p> <p>2.1. <i>objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation:</i></p> <p>durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements du <b>Parlement européen et du Conseil (CE) no 561/2006 (*) et (UE) no 165/2014</b>; 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.</p> <p><b>Permis C, C + E, C I, C I + E</b></p> <p>2.2. <i>objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises</i></p> <p>titres d'exploitation transport, <b>documents à transporter dans le véhicule, interdiction d'utiliser certaines routes, péages routiers</b>, 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.</p> <p><b>Permis D, D + E, D I, D I + E</b></p> <p>2.3. <i>objectif: connaître la réglementation relative au transport de voyageurs</i></p> <p>transport de groupes spécifiques, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule.</p>	<p>6. Au point 1.6, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <p>Après les termes « profil de la route, » les termes « utilisation des systèmes de transmission automatique, » sont insérés.</p> <p>7. Le paragraphe 2 est remplacé par un nouvel paragraphe 2 libellé comme suit :</p> <p>« 2. Application des réglementations</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les permis</li> </ul> <p>2.1. objectif : connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation :</p> <p>durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) no 561/2006 et (UE) no 165/2014, sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du tachygraphe, connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Permis C, C + E, C I, C I + E</li> </ul> <p>2.2. objectif: connaître la réglementation relative au transport de marchandises</p> <p>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.</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p>3. Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique</p> <p><b>Tous les permis</b></p> <p>3.1. <i>objectif: être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail</i></p> <p>typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques des accidents de la circulation, implication des poids lourds/autocars, conséquences humaines, matérielles, financières;</p> <p>3.2. <i>objectif: être capable de prévenir la criminalité et le trafic de clandestins</i></p> <p>information générale, implications pour les conducteurs, mesures de prévention, liste de vérifications, législation relative à la responsabilité des transporteurs;</p> <p>3.3. <i>objectif: être capable de prévenir les risques physiques</i></p> <p>principes ergonomiques: gestes et postures à risques, condition physique, exercices de manutention, protections individuelles;</p> <p>3.4. <i>objectif: être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale</i></p> <p>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;</p> <p>3.5. <i>objectif: être apte à évaluer des situations d'urgence</i></p> <p>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;</p> <p>3.6. <i>objectif: pouvoir adopter des comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise</i></p> <p>attitudes du conducteur et image de marque: 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.</p>	<p>• Permis D, D + E, D 1, D 1 + E</p> <p>2.3. objectif: connaître la réglementation relative au transport de voyageurs</p> <p>transport de groupes spécifiques, équipements de sécurité à bord du bus, ceintures de sécurité, chargement du véhicule.</p>		

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p><b>Permis C, C + E, C I, C I + E</b></p> <p><b>3.7. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché</b></p> <p>transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, <b>marchandises dangereuses</b>, <b>transport d'animaux</b>, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, rail-route, sous-traitance, etc.).</p> <p><b>Permis D, D + E, D I, D I + E</b></p> <p><b>3.8. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché</b></p> <p>transports routiers de voyageurs par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, <b>sensibilisation au handicap</b>, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.</p>	<p><b>Directive 2003/59 Version 2018</b></p> <p><b>Permis C, C + E, C I, C I + E</b></p> <p><b>3.7. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché</b></p> <p>transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, <b>marchandises dangereuses</b>, <b>transport d'animaux</b>, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, rail-route, sous-traitance, etc.).</p> <p><b>Permis D, D + E, D I, D I + E</b></p> <p><b>3.8. objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché</b></p> <p>transports routiers de voyageurs par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, <b>sensibilisation au handicap</b>, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.</p>	<p>8. Au point 3.7, l'alinéa 1 est modifié comme suit : Le mot « objectif : » est ajouté au début de l'alinéa.</p> <p>9. Au point 3.7, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <p>Après les termes « température dirigée, » les termes « marchandises dangereuses, transport d'animaux, » sont insérés.</p> <p>10. Au point 3.8, l'alinéa 2 est modifié comme suit :</p> <p>Après les termes « différentes activités du transport routier de voyageurs, » les termes « sensibilisation au handicap, » sont insérés.</p>	<p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>
<p><b>Annexe I</b></p> <p><b>Section 2:</b></p> <p><b>Qualification initiale obligatoire, prévue à l'article 3, paragraphe 1, point a)</b></p>	<p><b>2.1. Option combinant la fréquentation d'un cours et un examen</b></p> <p>La qualification initiale <b>doit comporter</b> l'enseignement de toutes les matières <b>mentionnées</b> dans la liste figurant à la section 1. La durée de cette qualification initiale est de deux cent quatre-vingts heures.</p> <p>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 <b>fixés par la directive 2006/126/CE</b>.</p> <p>Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur <b>est</b> accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque <b>candidat</b> conducteur peut effectuer au <b>maximum huit des vingt heures</b> de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, <b>et la capacité d'optimiser la consommation de carburant</b>.</p>	<p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>A l'article 1<sup>er</sup>, l'alinéa 5, les termes « , et la capacité d'optimiser la consommation de carburant. » sont ajoutés in fine.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 1<sup>er</sup>).</p> <p>Pas de transposition nécessaire. Ces dispositions se trouvent déjà dans le RGD (art. 1<sup>er</sup>).</p> <p>Modification de l'annexe du RDG nécessaire.</p>



Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>Les États membres peuvent autoriser qu'une partie de la formation soit dispensée par le centre de formation agréé au moyen d'outils des TIC, tels que l'apprentissage en ligne, tout en veillant à maintenir la grande qualité et l'efficacité de la formation et en choisissant les matières pour lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. Les États membres peuvent tenir compte de la formation spécifique requise en vertu d'autres actes législatifs de l'Union dans le cadre de la formation. Cela inclut, de manière non exhaustive, la formation relative au transport des marchandises dangereuses requise en vertu de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil, la formation de sensibilisation au handicap en vertu du règlement (UE) no 181/2011 du Parlement européen et du Conseil et la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) no 1/2005 du Conseil.</p> <p>Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale doit être de soixante-dix heures, dont cinq heures de conduite individuelle.</p> <p>À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.</p> <p><b>2.2. Option comportant des examens</b></p> <p>Les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles organisent les examens, théorique et pratique, visés ci-dessous pour vérifier si les candidats conducteurs possèdent le niveau des connaissances requis à la section 1 concernant les objectifs et les matières y indiqués.</p> <p>a) L'examen théorique est constitué d'au moins deux épreuves:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) des questions comportant soit des questions à choix multiple, soit des questions à réponse directe, soit une combinaison des deux systèmes;</li> <li>ii) des études de cas.</li> </ul> <p>La durée minimale de l'examen théorique est de quatre heures.</p>	<p>p.m.</p> <p>A l'article 3, point 1., alinéa 3, la première phrase est remplacée par les trois phrases suivantes :</p> <p>« A l'issue de cette formation, le conducteur est soumis à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à l'annexe. L'examen doit être agréé par le ministre. »</p> <p>p.m.</p>	<p>Pas de transition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 1<sup>er</sup>).</p> <p>Modification du RDG nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>b) L'examen pratique est constitué de deux épreuves:</p> <p>i) une épreuve de conduite destinée à évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité. Cette épreuve a 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 est de quatre-vingt-dix minutes;</p> <p>ii) une épreuve pratique portant au moins sur les points 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 et 3.5.</p> <p>La durée minimale de cette épreuve est de trente minutes. Les véhicules utilisés lors des examens pratiques répondent au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen, tels que définis par la directive <a href="#">2006/126/CE</a>.</p> <p>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 qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit.</p> <p>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 quatre-vingt-dix minutes de l'épreuve de conduite visée au point i), cette déduction ne pouvant pas dépasser un maximum de trente minutes.</p> <p>Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, l'examen théorique est limité aux matières, prévues 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.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 1<sup>er</sup>).</p>



Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p><b>Annexe I</b> <b>Section 3:</b> <b>Qualification initiale accélérée, prévue à l'article 3, paragraphe 2</b></p>	<p>La qualification initiale accélérée <b>doit comporter</b> l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1. Sa durée est de cent quarante heures.</p> <p>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 <b>fixés par la directive 2006/126/CE</b>.</p> <p>Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque <b>candidat</b> conducteur peut effectuer <b>au maximum quatre des dix heures</b> de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le fonctionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, <b>et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.</b></p> <p><b>Les dispositions du point 2.1, quatrième alinéa, s'appliquent également à la qualification initiale accélérée.</b></p> <p>Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale accélérée est de trente- cinq heures, dont deux heures et demie de conduite individuelle.</p> <p>À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.</p>	<p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>p.m.</p> <p>L'article 2 du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 est modifié comme suit :</p> <p>« A l'alinéa 5 les termes « , et la capacité d'optimiser la consommation de carburant. » sont ajoutés in fine. »</p> <p>A l'article 3, point 2., alinéa 3, la première phrase est remplacée par les trois phrases suivantes :</p> <p>« A l'issue de cette formation, le conducteur est soumis à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à l'annexe. L'examen doit être agréé par le ministre. »</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 2).</p> <p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 2).</p> <p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (art. 2).</p> <p>Modification du RDG nécessaire.</p> <p>Bien que directive n'est pas modifiée sur ce point, afin de s'aligner au libellé de l'article 3, point 1, alinéa 3, le même libellé est repris pour ce point.</p>
<p><b>Annexe I</b> <b>Section 4:</b> <b>Formation continue obligatoire prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b)</b></p>	<p>Des cours de formation continue obligatoire <b>doivent être</b> organisés par un centre de formation agréé. Leur durée est de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum étalées, le cas échéant, sur deux jours consécutifs. En cas de recours à l'apprentissage en ligne, le centre de formation agréé veille au maintien de la qualité de la formation, y compris en choisissant les matières dans lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. La durée maximale de l'apprentissage en ligne ne dépasse pas douze heures. Au moins l'une des périodes de cours de formation porte sur une matière liée à la sécurité routière. Le contenu de la formation tient compte des besoins de formation spécifiques pour les</p>	<p>p.m.</p> <p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans la loi (Art. 6).</p> <p>Pas de transposition nécessaire. Cette disposition se trouve déjà dans le RGD (Art. 4).</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p><b>Annexe I</b>  <b>Section 5:</b>  <b>Agrément de la qualification initiale et de la formation continue</b></p>	<p>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.</p> <p>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) no 1/2005 et la formation en matière de sensibilisation au handicap pour le transport de voyageurs en vertu du règlement (UE) no 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.</p> <p>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:</p> <p>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 envisagées;</p> <p>5.1.2. les qualifications et domaines d'activité des enseignants;</p> <p>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, sur le parc de véhicules utilisés;</p> <p>5.1.4. les conditions de participation aux cours (le nombre de participants).</p> <p>5.2. L'autorité compétente doit accorder l'agrément par écrit et sous réserve des conditions suivantes:</p> <p>5.2.1. la formation doit être dispensée conformément aux documents accompagnant la demande;</p> <p>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;</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de modification de la directive.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
<p><b>Annexe II</b>  <b>Dispositions</b>  <b>relatives au</b>  <b>modèle de l'union</b>  <b>européenne pour</b>  <b>la carte de</b>  <b>qualification de</b>  <b>conducteur</b></p>	<p>5.2.3. l'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.</p> <p>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.</p> <p>Le programme d'enseignement doit être établi conformément à l'agrément et doit couvrir les matières visées à la section 1.</p> <p><b>1. Les caractéristiques physiques de la carte sont conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.</b></p> <p>Les méthodes de vérification des caractéristiques physiques des cartes destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales sont conformes à la norme ISO 10373.</p> <p><b>2. La carte comporte deux faces.</b></p> <p>La face 1 contient:</p> <p>a) l'intitulé «carte de qualification de conducteur» imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre délivrant la carte;</p> <p>b) le nom de l'État membre délivrant la carte (mention facultative);</p> <p>c) le signe distinctif de l'État membre délivrant la carte, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes; les signes distinctifs sont les suivants:</p> <p>B: Belgique  BG: Bulgarie  CZ: République tchèque  DK: Danemark  D: Allemagne  EST: Estonie  GR: Grèce  E: Espagne</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire.</p>

<i>Articles</i>	<i>Directive 2003/59 Version 2018</i>	<i>Transposition Modification Loi resp. RGD</i>	<i>Observations</i>
	<p>F: France            HR: Croatie            IRL: Irlande            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            UK: Royaume-Uni</p> <p>d) les informations spécifiques à la carte, numérotées comme suit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le nom du titulaire;</li> <li>2. le prénom du titulaire;</li> <li>3. la date et le lieu de naissance du titulaire;</li> <li>4. a) la date de délivrance;                b) la date d'expiration;</li> <li>c) la désignation de l'autorité qui délivre la carte (peut être imprimé sur la face 2);</li> <li>d) un numéro autre que le numéro du permis de conduire, utile à la gestion de la carte de qualification et de formation de conducteur (mention facultative);</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. a) le numéro du permis de conduire;                b) le numéro de série;</li> <li>6. la photo du titulaire;</li> <li>7. la signature du titulaire;</li> </ol>		

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>8. le domicile ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative);</p> <p>9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;</p> <p>e) la mention «<b>modèle de l'Union européenne</b>» dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la carte et l'intitulé «carte de qualification de conducteur» dans les autres langues de l'Union, imprimées en bleu afin de constituer la toile de fond de la carte:</p> <p>tarjeta de cualificación del conductor  карта за квалификация на водача  Osvědčení profesní způsobilosti řidiče  chaufföruddannelsesbevis  Fahrerqualifizierungsnachweis  juhi ametipädevuse kaart  δελτίο επιμόρφωσης οδηγού  driver qualification card  carte de qualification de conducteur  cárta cáilíochta tiomána  kvalifikációs kartica vozača  carta di qualificazione del conducente  vadītāja kvalifikācijas apliecība  vairuotojo kvalifikacinė kortelė  gépjárművezetői képesítési igazolvány  karta za kwalifikazzjoni tas-sewwieq  kwalificatiekaart bestuurder  karta kwalifikacji kierowcy  carta de qualificação do motorista  Cartela de pregătire profesională a conducătorului auto  preukaz o kvalifikácii vodiča  kartica o usposobljenosti voznika  kuljettajan ammatipätevyyskortti  yrkeskompetensbevis för förare</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>f) les couleurs de référence:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bleu: Pantone reflex blue,</li> <li>- jaune: Pantone yellow.</li> </ul> <p>La face 2 contient:</p> <p>a) 9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;</p> <p><b>10. le code harmonisé "95" de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE;</b></p> <p>11. un espace réservé pour l'inscription éventuelle par l'État membre qui délivre la carte 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.</p> <p>b) Une explication des rubriques numérotées apparaissant sur les faces 1 et 2 de la carte (au moins les rubriques 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b et 10).</p> <p>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, espagnol, 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 faisant appel à une des langues précitées, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.</p> <p>3. Sécurité, y compris la protection des données</p> <p>Les différents éléments constitutifs de la carte visent à exclure toute falsification ou manipulation et à détecter toute tentative de ce type.</p> <p>L'État membre veille à ce que le niveau de sécurité de la carte soit au moins comparable au niveau de sécurité du permis de conduire.</p> <p>4. Dispositions particulières</p> <p>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.</p>	<p>p.m.</p>	<p>Pas de transposition nécessaire.</p>

Articles	Directive 2003/59 Version 2018	Transposition Modification Loi resp. RGD	Observations
	<p>Dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des cartes, 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.</p> <p>5. Dispositions transitoires</p> <p>Les cartes de qualification de conducteur délivrées avant le 23 mai 2020 sont valables jusqu'à leur date d'expiration.</p> <p>MODÈLE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR</p>	<p>A l'article 7, après l'alinéa 2, un nouvel alinéa est inséré libellé comme suit :</p> <p>« Les cartes de qualification de conducteur délivrées avant le 23 mai 2020 sont valables jusqu'à leur date d'expiration ».</p> <p>p.m.</p>	<p>Modification du RDG nécessaire.</p> <p>Pas de transposition nécessaire.</p>
<p><b>Annexe III</b></p>	<p><b>ANNEXE III</b></p> <p><b>TABLEAU DE CORRESPONDANCE POUR LES REFERENCES A CERTAINES CATEGORIES DE PERMIS DE CONDUIRE</b></p> <p>Référence dans la présente directive – Référence dans la directive 2006/126/CE</p> <p>C + E CE C1 + E C1E D + E DE D1 + E D1E</p>	<p>Aux articles 1<sup>er</sup> et 4 de la loi précitée du 5 juin 2009, la dénomination des catégories du permis de conduire est modifiée comme suit :</p> <p>a) La catégorie « C+E » devient la catégorie « CE » ;</p> <p>b) La catégorie « C1+E » devient la catégorie « C1E » ;</p> <p>c) La catégorie « D+E » devient la catégorie « DE » ;</p> <p>d) La catégorie « D1+E » devient la catégorie « D1E ».</p> <p>RGD :</p> <p><b>Art. 9.</b> A l'article 6 du règlement grand-ducal précité du 2 octobre 2009 ainsi qu'à l'annexe la dénomination des catégories du permis de conduire est modifiée comme suit :</p> <p>a) La catégorie « C+E » devient la catégorie « CE » ;</p> <p>b) La catégorie « C1+E » devient la catégorie « C1E » ;</p> <p>c) La catégorie « D+E » devient la catégorie « DE » ;</p> <p>d) La catégorie « D1+E » devient la catégorie « D1E ».</p>	<p>Modification de la dénomination des différentes catégories du permis de conduire nécessaire dans la loi ainsi que dans le règlement.</p> <p>(La législation nationale relative au permis de conduire avait déjà été alignée lors de modifications antérieures.</p> <p>Cf. Art. 76 CDR).</p>



# Journal officiel

## de l'Union européenne

L 112

Édition  
de langue française

Législation

61<sup>e</sup> année

2 mai 2018

Sommaire

## I Actes législatifs

## RÈGLEMENTS

- ★ Règlement (UE) 2018/643 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer ..... 1
- ★ Règlement (UE) 2018/644 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 relatif aux services de livraison transfrontière de colis <sup>(1)</sup> ..... 19

## DIRECTIVES

- ★ Directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire <sup>(1)</sup> ..... 29

## DÉCISIONS

- ★ Décision (UE) 2018/646 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 concernant un cadre commun pour l'offre de meilleurs services dans le domaine des aptitudes et des certifications (Europass) et abrogeant la décision n° 2241/2004/CE <sup>(1)</sup> ..... 42

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

## I

(Actes législatifs)

## RÈGLEMENTS

### RÈGLEMENT (UE) 2018/643 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 avril 2018

relatif aux statistiques des transports par chemin de fer

(refonte)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 338, paragraphe 1,

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 <sup>(1)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle <sup>(4)</sup>. A l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte dudit règlement.
- (2) Les chemins de fer constituent une part importante des réseaux de transport de l'Union.
- (3) Des statistiques sur les transports de marchandises et de voyageurs par chemin de fer sont nécessaires pour permettre à la Commission d'assurer le suivi et le développement de la politique commune des transports, ainsi que de la composante «transport» de la politique régionale et de la politique des réseaux transeuropéens.
- (4) Des statistiques sur la sécurité des chemins de fer sont également nécessaires pour permettre à la Commission d'assurer la préparation et le suivi des actions de l'Union dans le domaine de la sécurité des transports. Dans le cadre de l'annexe I de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup>, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer collecte des données sur les accidents selon des indicateurs de sécurité communs et des méthodes communes de calcul du coût des accidents.
- (5) Des statistiques au niveau de l'Union sur les transports par chemin de fer sont également requises pour remplir les missions de contrôle prévues à l'article 15 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup>.
- (6) La collecte de statistiques au niveau de l'Union sur tous les modes de transport devrait être effectuée selon des concepts et des normes communs, afin de parvenir à la comparabilité la plus large possible entre les différents modes de transport.

<sup>(1)</sup> Avis du 6 décembre 2017 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 14 mars 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2018.

<sup>(3)</sup> Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (JO L 14 du 21.1.2003, p. 1).

<sup>(4)</sup> Voir l'annexe IX.

<sup>(5)</sup> Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

<sup>(6)</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- (7) Il importe d'éviter tout chevauchement des travaux et d'optimiser l'usage fait d'informations existantes qui peuvent être utilisées à des fins statistiques. À cette fin, et en vue de fournir aux citoyens de l'Union et aux autres parties prenantes des informations utiles et facilement accessibles sur la sécurité des transports ferroviaires et l'interopérabilité du système ferroviaire, y compris les infrastructures ferroviaires, il convient de mettre en place des accords de coopération appropriés portant sur les activités statistiques entre les services de la Commission et les entités concernées, y compris au niveau international.
- (8) Lors de la production de statistiques européennes, un équilibre devrait être trouvé entre les besoins des utilisateurs et la charge imposée aux répondants.
- (9) Dans son rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'expérience acquise dans le cadre de l'application du règlement (CE) n° 91/2003, la Commission mentionne le fait que les évolutions à long terme vont probablement conduire à la suppression ou à la simplification des données déjà collectées au titre dudit règlement, et que l'objectif est de réduire le délai de transmission des données prévu pour les données annuelles sur les voyageurs par chemin de fer. La Commission devrait continuer à présenter, à intervalles réguliers, des rapports sur la mise en œuvre du présent règlement.
- (10) La coexistence d'entreprises ferroviaires publiques et privées exploitant un marché commercial de transports ferroviaires exige une définition explicite des informations statistiques qui devraient être fournies par l'ensemble des entreprises ferroviaires et diffusées par Eurostat.
- (11) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la création de normes statistiques communes permettant la production de données harmonisées et qui doivent être mises en œuvre dans chaque État membre sous l'autorité des organismes et institutions responsables de la production des statistiques officielles, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (12) Le règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> constitue un cadre de référence pour les dispositions prévues au présent règlement.
- (13) Afin de prendre en compte les nouvelles évolutions dans les États membres, tout en maintenant la collecte harmonisée de données sur le transport ferroviaire dans l'ensemble de l'Union, et aux fins de préserver le niveau élevé de qualité des données transmises par les États membres, 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 en ce qui concerne la modification du présent règlement aux fins d'adapter les définitions techniques et d'en ajouter de nouvelles. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, 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» <sup>(2)</sup>. 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.
- (14) La Commission devrait veiller à ce que ces actes délégués n'imposent pas une charge supplémentaire importante aux États membres ou aux répondants.
- (15) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne la spécification des informations à fournir pour les rapports sur la qualité et la comparabilité des résultats, ainsi qu'en ce qui concerne les modalités de diffusion de ces résultats par la Commission (Eurostat). Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>.
- (16) Le Comité du système statistique européen a été consulté,

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 relatif aux statistiques européennes et abrogeant le règlement (CE, Euratom) n° 1101/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à la transmission à l'Office statistique des Communautés européennes d'informations statistiques couvertes par le secret, le règlement (CE) n° 322/97 du Conseil relatif à la statistique communautaire et la décision 89/382/CEE, Euratom du Conseil instituant un comité du programme statistique des Communautés européennes (JO L 87 du 31.3.2009, p. 164).

<sup>(2)</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

<sup>(3)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Objet**

L'objet du présent règlement est d'établir des règles communes pour la production de statistiques sur les transports par chemin de fer au niveau de l'Union.

*Article 2*

**Champ d'application**

Le présent règlement couvre tous les chemins de fer de l'Union. Chaque État membre fournit des statistiques se rapportant aux transports par chemin de fer sur son territoire national. Si une entreprise ferroviaire exerce son activité dans plus d'un État membre, les autorités nationales concernées exigent de cette entreprise qu'elle fournisse des données séparées pour chaque pays où elle exerce ses activités, afin de permettre la compilation des statistiques nationales.

Les États membres peuvent exclure du champ d'application du présent règlement:

- a) les entreprises ferroviaires qui exercent leur activité entièrement ou principalement au sein d'installations industrielles ou similaires, y compris les ports;
- b) les entreprises ferroviaires qui assurent principalement des services touristiques d'intérêt local, comme les chemins de fer à vapeur conservés à caractère historique.

*Article 3*

**Définitions**

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «pays déclarant»: l'État membre communiquant des données à Eurostat;
- 2) «autorités nationales»: les instituts nationaux de statistique et les autres instances chargés dans chaque État membre de la production de statistiques européennes;
- 3) «chemin de fer»: une voie de communication par rail destinée exclusivement à l'usage de véhicules ferroviaires;
- 4) «véhicule ferroviaire»: matériel mobile roulant exclusivement sur rails: on distingue les véhicules moteurs (véhicules de traction) et les véhicules remorqués (voitures, remorques d'automotrice, fourgons et wagons);
- 5) «entreprise ferroviaire»: toute entreprise à statut public ou privé qui fournit des services pour le transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer. Les entreprises dont la seule activité consiste à fournir des services de transport de voyageurs par métro, tramway et/ou semi-métro sont exclues;
- 6) «transport de marchandises par chemin de fer»: tout déplacement de marchandises effectué à l'aide de véhicules ferroviaires entre le lieu de chargement et le lieu de déchargement;
- 7) «transport de voyageurs par chemin de fer»: tout déplacement de voyageurs par chemin de fer entre le lieu d'embarquement et le lieu de débarquement. Le transport de voyageurs par métro, tramway et/ou semi-métro est exclu;
- 8) «métro» (également dénommé «métropolitain»): chemin de fer électrique pour le transport de voyageurs, capable d'acheminer un fort volume de trafic et disposant de ses propres voies et de rames formées de plusieurs voitures et se caractérisant par une vitesse élevée et une accélération rapide, une signalisation sophistiquée, l'absence de passages à niveau permettant une fréquence élevée de rames et une occupation élevée des quais. Le métro se distingue également par de nombreuses stations, normalement distantes de 700 à 1 200 mètres. «Vitesse élevée» se définit par comparaison avec les tramways et les semi-métro et signifie, dans le cas présent, de 30 à 40 kilomètres par heure (km/h) sur les distances les plus courtes et de 40 à 70 km/h sur des distances plus longues;
- 9) «tram» (tramway): véhicule routier de transport de voyageurs conçu pour transporter plus de neuf personnes (conducteur compris), relié à des conducteurs électriques ou propulsé par un moteur diesel et roulant sur rails;
- 10) «semi-métro»: chemin de fer pour le transport de voyageurs utilisant fréquemment des voitures à propulsion électrique roulant sur rails, isolément ou en train de courte longueur sur des lignes ferroviaires fixes doubles. La distance de parcours est généralement de moins de 1 200 mètres entre les stations/arrêts. Comparés au métro, les semi-métros sont des systèmes légers conçus pour des volumes de trafic plus faibles et circulant à des vitesses moins élevées. Il est parfois difficile de distinguer avec précision les tramways des semi-métros; les tramways sont généralement intégrés au trafic routier, alors que les semi-métros peuvent être séparés des autres systèmes;

- 11) «transport national»: transport ferroviaire entre deux lieux (un lieu de chargement/embarquement et un lieu de déchargement/débarquement) situés dans le pays déclarant. Il peut inclure le transit par un deuxième pays;
- 12) «transport international»: transport ferroviaire entre un lieu (de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement) situé dans le pays déclarant et un lieu (de chargement/embarquement ou de déchargement/débarquement) situé dans un autre pays;
- 13) «transport en transit»: transport ferroviaire réalisé à travers le pays déclarant entre deux lieux (de chargement/embarquement et de déchargement/débarquement) situés en dehors du pays déclarant. Les opérations de transport qui impliquent un chargement/embarquement ou un déchargement/débarquement de marchandises/voyageurs à la frontière du pays déclarant à partir de ou sur un autre mode de transport ne sont pas considérées comme du transport en transit;
- 14) «voyageur de chemin de fer»: toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire. Pour les statistiques d'accidents, les voyageurs tentant d'embarquer à bord/de débarquer d'un train en mouvement sont inclus;
- 15) «nombre de voyageurs»: nombre de voyages effectués par des voyageurs de chemin de fer, un voyage étant défini comme un déplacement entre un lieu d'embarquement et un lieu de débarquement, avec ou sans transbordement d'un véhicule ferroviaire à un autre. Si les voyageurs ont recours aux services de plus d'une entreprise ferroviaire, ils doivent si possible ne pas être comptés plus d'une fois;
- 16) «voyageurs-kilomètre»: unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte;
- 17) «poids»: quantité de marchandises en tonnes (1 000 kilogrammes). Le poids pris en compte comprend, outre le poids des marchandises transportées, le poids des emballages et la tare des conteneurs, caisses mobiles, palettes ou véhicules routiers transportés par chemin de fer dans le cadre d'opérations de transport combiné. Si les marchandises sont transportées en ayant recours au service de plus d'une entreprise ferroviaire, le poids des marchandises doit si possible ne pas être compté plus d'une fois;
- 18) «tonne-km»: unité de mesure du transport de marchandises correspondant au transport d'une tonne (1 000 kilogrammes) de marchandises par rail sur une distance d'un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte;
- 19) «train»: un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices ou une automotrice circulant seule sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal. Une locomotive haut le pied, c'est-à-dire une locomotive circulant seule, n'est pas considérée comme un train;
- 20) «train-km»: unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue, si elle est disponible; sinon, la distance standard du réseau entre l'origine et la destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte;
- 21) «envoi par train complet»: tout envoi composé d'un ou de plusieurs wagons transporté en même temps par un même expéditeur à partir d'une même gare et acheminé sans changement dans la composition du train à une même gare pour un même destinataire;
- 22) «envoi par wagon complet»: tout envoi de marchandises pour lequel l'usage exclusif d'un wagon est exigé, que la capacité de charge totale du wagon soit utilisée ou non;
- 23) «TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*: équivalent 20 pieds)»: unité standard basée sur un conteneur ISO d'une longueur de 20 pieds (6,10 mètres), utilisée comme mesure statistique des flux ou capacités de trafic. Un conteneur standard ISO série 1 de 40 pieds correspond à 2 TEU. Des caisses mobiles (*swap bodies*) de moins de 20 pieds correspondent à 0,75 TEU, de 20 pieds à 40 pieds à 1,5 TEU et de plus de 40 pieds à 2,25 TEU.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 en ce qui concerne la modification du présent article aux fins d'adapter les définitions techniques énoncées au paragraphe 1, points 8), 9), 10), 21), 22) et 23), du présent article, et d'ajouter de nouvelles définitions techniques, lorsque cela est nécessaire à la prise en compte de nouvelles évolutions qui exigent de définir un certain niveau de détail technique pour assurer l'harmonisation des statistiques.

Lorsqu'elle exerce cette compétence, la Commission veille à ce que les actes délégués ne fassent pas peser une charge supplémentaire importante sur les États membres ou les répondants. En outre, la Commission motive dûment les mesures statistiques prévues dans ces actes délégués en recourant, le cas échéant, à une analyse du rapport coût-efficacité, y compris par une évaluation de la charge pesant sur les répondants et des coûts de production, ainsi que le prévoit l'article 14, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 223/2009.

*Article 4***Collecte des données**

1. Les statistiques devant être collectées sont définies dans les annexes du présent règlement. Elles couvrent les types de données suivants:

- a) statistiques annuelles sur le transport de marchandises — déclaration détaillée (annexe I);
- b) statistiques annuelles sur le transport de voyageurs — déclaration détaillée (annexe II);
- c) statistiques trimestrielles sur le transport de marchandises et de voyageurs (annexe III);
- d) statistiques régionales sur le transport de marchandises et de voyageurs (annexe IV);
- e) statistiques sur les flux de transport sur le réseau ferroviaire (annexe V).

2. Dans le cadre des annexes I et II, les États membres déclarent des données pour les entreprises:

- a) dont le volume total de transport de marchandises est au moins égal à 200 000 000 de tonnes-km ou à 500 000 tonnes;
- b) dont le volume total de transport de voyageurs est au moins égal à 100 000 000 de voyageurs-kilomètres.

La déclaration dans le cadre des annexes I et II est facultative en ce qui concerne les entreprises se situant au-dessous des seuils visés aux points a) et b).

3. Les États membres fournissent, dans le cadre de l'annexe VIII, les données totales pour les entreprises se situant au-dessous des seuils indiqués au paragraphe 2 si, comme cela est mentionné à l'annexe VIII, ces données ne sont pas déclarées dans le cadre des annexes I et II.

4. Aux fins du présent règlement, les marchandises sont classées conformément à l'annexe VI. Les marchandises dangereuses sont, en outre, classées conformément à l'annexe VII.

*Article 5***Sources des données**

1. Les États membres désignent une organisation publique ou privée pour participer à la collecte des données exigées conformément au présent règlement.

2. Les données nécessaires peuvent être obtenues à l'aide de toute combinaison des sources suivantes:

- a) enquêtes obligatoires;
- b) données administratives, y compris les données collectées par des instances de réglementation, et notamment la lettre de voiture ferroviaire, si celle-ci est disponible;
- c) procédures d'estimation statistique;
- d) données fournies par des organisations professionnelles du secteur ferroviaire;
- e) études ad hoc.

3. Les autorités nationales prennent les mesures nécessaires pour coordonner les sources de données utilisées et pour assurer la qualité des statistiques transmises à Eurostat.

*Article 6***Transmission des statistiques à Eurostat**

1. Les États membres transmettent à Eurostat les statistiques visées à l'article 4.

2. La Commission adopte des actes d'exécution fixant les modalités de transmission des statistiques visées à l'article 4. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

*Article 7***Diffusion**

1. Les statistiques fondées sur les données mentionnées dans les annexes I à V et VIII sont diffusées par la Commission (Eurostat).
2. La Commission adopte des actes d'exécution définissant les modalités de diffusion des résultats. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

*Article 8***Qualité des statistiques**

1. En vue d'aider les États membres à maintenir la qualité des statistiques dans le domaine des transports ferroviaires, Eurostat élabore et publie des recommandations méthodologiques. Celles-ci tiennent compte des meilleures pratiques des autorités nationales, des entreprises ferroviaires et des organisations professionnelles du secteur ferroviaire.
2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la qualité des données transmises.
3. La qualité des données statistiques fait l'objet d'une évaluation effectuée par Eurostat. À cette fin, les États membres fournissent, à la demande d'Eurostat, des informations sur les méthodes utilisées pour produire les statistiques.
4. Aux fins du présent règlement, les critères de qualité applicables aux données à transmettre sont ceux indiqués à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 223/2009.
5. La Commission adopte des actes d'exécution précisant les modalités, la structure, la périodicité et les éléments de comparabilité des rapports types sur la qualité. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

*Article 9***Rapports sur la mise en œuvre**

Au plus tard le 31 décembre 2020 et tous les quatre ans par la suite, la Commission, après consultation du comité du système statistique européen, soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et sur les évolutions futures.

Dans ce rapport, la Commission prend en compte les informations pertinentes fournies par les États membres sur la qualité des données transmises, les méthodes de collecte de données utilisées et les informations sur les améliorations possibles et sur les besoins des utilisateurs.

En particulier, ce rapport:

- a) évalue les avantages apportés par les statistiques produites à l'Union, aux États membres ainsi qu'aux fournisseurs et aux utilisateurs des informations statistiques, par rapport aux coûts qu'elles engendrent;
- b) évalue la qualité des données transmises, les méthodes de collecte de données utilisées et la qualité des statistiques produites.

*Article 10***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 3, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 13 décembre 2016. 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 3, paragraphe 2, 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 3, paragraphe 2, 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.

#### Article 11

##### Comité

1. La Commission est assistée par le comité du système statistique européen institué par le règlement (CE) n° 223/2009. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### Article 12

##### Abrogation

Le règlement (CE) n° 91/2003 est abrogé.

Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X.

#### Article 13

##### Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 18 avril 2018.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*La présidente*

L. PAVLOVA

---

## ANNEXE I

STATISTIQUES ANNUELLES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES — DÉCLARATION DÉTAILLÉE	
Liste des variables et unités de mesure	Marchandises transportées en: — tonnes — tonnes-km Mouvements de trains de marchandise en: — trains-km Nombre d'unités de transport intermodal transportées en: — nombre — TEU (équivalent-vingt pieds) (pour les conteneurs et les caisses mobiles)
Période de référence	Une année
Fréquence	Chaque année
Liste des tableaux et ventilation par tableau	Tableau I1: marchandises transportées, par type de transport Tableau I2: marchandises transportées, par type de marchandise (annexe VI) Tableau I3: marchandises transportées (pour le transport international et de transit) par pays de chargement et pays de déchargement Tableau I4: marchandises transportées, par catégorie de marchandises dangereuses (annexe VII) Tableau I5: marchandises transportées, par type d'envoi (facultatif) Tableau I6: marchandises transportées en unités de transport intermodal, par type de transport et par type d'unité de transport Tableau I7: nombre d'unités de transport intermodal chargées transportées, par type de transport et par type d'unité de transport Tableau I8: nombre d'unités de transport intermodal vides transportées, par type de transport et par type d'unité de transport Tableau I9: mouvements des trains de marchandises
Délai pour la transmission des données	Cinq mois après la fin de la période de référence
Première période de référence pour les tableaux I1, I2 et I3	2003
Première période de référence pour les tableaux I4, I5, I6, I7, I8 et I9	2004
Remarques	1. Les types de transport sont ventilés comme suit: — national — international-entrant — international-sortant — transit 2. Les types d'envoi peuvent être ventilés comme suit: — envois par train complet — envois par wagon complet — autres

## STATISTIQUES ANNUELLES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES — DÉCLARATION DÉTAILLÉE

	<p>3. Les types d'unité de transport sont ventilés comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— conteneurs et caisses mobiles</li><li>— semi-remorques (non accompagnés)</li><li>— véhicules routiers (accompagnés)</li></ul> <p>4. Pour le tableau I3, Eurostat et les États membres peuvent adopter des dispositions destinées à faciliter la consolidation des données provenant d'entreprises d'autres États membres, afin de garantir la cohérence de ces données.</p> <p>5. Pour le tableau I4, les États membres indiquent quelles catégories de transport, le cas échéant, ne sont pas couvertes par les données.</p> <p>6. Pour les tableaux I2 à I8, lorsque des informations complètes sur le transport de transit ne sont pas disponibles, les États membres communiquent toutes les données disponibles.</p>
--	--

## ANNEXE II

STATISTIQUES ANNUELLES SUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS — DÉCLARATION DÉTAILLÉE	
Liste des variables et unités de mesure	Voyageurs transportés en: — nombre de voyageurs — voyageurs-kilomètres Mouvements de trains de voyageurs en: — trains-km
Période de référence	Une année
Fréquence	Chaque année
Liste des tableaux et ventilation par tableau	Tableau II1: voyageurs transportés, par type de transport Tableau II2: voyageurs internationaux transportés, par pays d'embarquement et par pays de débarquement Tableau II3: mouvements des trains de voyageurs
Délai pour la transmission des données	Huit mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2016
Remarques	1. Les types de transport sont ventilés comme suit: — national, — international. 2. Pour les tableaux II1 et II2, les États membres déclarent des données qui contiennent également des informations sur les billets vendus à l'extérieur du pays déclarant. Ces informations peuvent être obtenues soit directement auprès des autorités nationales d'autres pays, soit via des mécanismes internationaux de compensation des billets.

## ANNEXE III

STATISTIQUES TRIMESTRIELLES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS	
Liste des variables et unités de mesure	Marchandises transportées en: — tonnes — tonnes-km Voyageurs transportés en: — nombre de voyageurs — voyageurs-kilomètres
Période de référence	Un trimestre
Fréquence	Chaque trimestre
Liste des tableaux et ventilation par tableau	Tableau III1: marchandises transportées Tableau III2: voyageurs transportés
Délai pour la transmission des données	Trois mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	Premier trimestre de 2004
Remarques	1. Les tableaux III1 et III2 peuvent être établis sur la base de données provisoires, y compris des estimations. Pour le tableau III2, les États membres peuvent déclarer des données basées sur les billets vendus à l'intérieur du pays déclarant ou toute autre source disponible. 2. Ces statistiques sont transmises pour les entreprises couvertes par les annexes I et II.

## ANNEXE IV

STATISTIQUES RÉGIONALES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS	
Liste des variables et unités de mesure	<p>Marchandises transportées en: — tonnes</p> <p>Voyageurs transportés en: — nombre de voyageurs</p>
Période de référence	Une année
Fréquence	Tous les cinq ans
Liste des tableaux et ventilation par tableau	<p>Tableau IV1: transport national de marchandises par région de chargement et de déchargement (NUTS 2)</p> <p>Tableau IV2: transport international de marchandises par région de chargement et de déchargement (NUTS 2)</p> <p>Tableau IV3: transport national de voyageurs par région d'embarquement et de débarquement (NUTS 2)</p> <p>Tableau IV4: transport international de voyageurs par région d'embarquement et de débarquement (NUTS 2)</p>
Délai pour la transmission des données	Douze mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2005
Remarques	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lorsque le lieu de chargement ou de déchargement (tableaux IV1, IV2) ou le lieu d'embarquement ou de débarquement (tableaux IV3, IV4) est situé en dehors de l'Espace économique européen, les États membres déclarent uniquement le pays.</li> <li>2. Afin d'aider les États membres à élaborer ces tableaux, Eurostat leur fournit une liste de codes de gare de l'UIC avec les codes NUTS correspondants.</li> <li>3. Pour les tableaux IV3 et IV4, les États membres peuvent déclarer des données basées sur les billets vendus ou toute autre source disponible.</li> <li>4. Ces statistiques sont transmises pour les entreprises couvertes par les annexes I et II.</li> </ol>

## ANNEXE V

STATISTIQUES SUR LES FLUX DE TRANSPORT SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE	
Liste des variables et unités de mesure	Transport de marchandises: — nombre de trains Transport de voyageurs: — nombre de trains Autres (services, etc.) (facultatif): — nombre de trains
Période de référence	Une année
Fréquence	Tous les cinq ans
Liste des tableaux et ventilation par tableau	Tableau V1: transport de marchandises, par segment de réseau Tableau V2: transport de voyageurs, par segment de réseau Tableau V3: autres (services, etc.), par segment de réseau (facultatif)
Délai pour la transmission des données	Dix-huit mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2005
Remarques	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Les États membres définissent une série de segments de réseau incluant au moins le réseau transeuropéen (RTE) ferroviaire situé sur leur territoire national. Ils transmettent à Eurostat: <ul style="list-style-type: none"> <li>— les coordonnées géographiques et autres données nécessaires pour identifier et représenter sur une carte chaque segment de réseau ainsi que les liens entre les segments,</li> <li>— des informations sur les caractéristiques (y compris la capacité) des trains circulant sur chaque segment de réseau.</li> </ul> </li> <li>2. Chaque segment de réseau faisant partie du RTE ferroviaire est identifié à l'aide d'un attribut supplémentaire dans le fichier des données, afin de pouvoir quantifier le transport sur ledit réseau.</li> </ol>



## ANNEXE VI

## NST 2007

Division	Description
01	Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt; poissons et autres produits de pêche
02	Houille et lignite; pétrole brut et gaz naturel
03	Minerais métalliques et autres produits d'extraction; tourbe; minerais d'uranium et thorium
04	Produits alimentaires, boissons et tabac
05	Textiles et produits textiles; cuir et articles en cuir
06	Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles); vannerie et sparterie, pâte à papier, papier et articles en papier, produits imprimés ou supports enregistrés
07	Coke et produits pétroliers raffinés
08	Produits chimiques et fibres synthétiques, produits en caoutchouc ou en plastique; produits des industries nucléaires
09	Autres produits minéraux non métalliques
10	Métaux de base, produits du travail des métaux, sauf machines et matériels
11	Machines et matériel n.c.a., machines de bureau et matériel informatique; machines et appareils électriques, n.c.a.; équipements de radio, de télévision et de communication; instruments médicaux, de précision et d'optique; montres, pendules et horloges
12	Matériel de transport
13	Meubles et autres articles manufacturés n.c.a.
14	Matières premières secondaires; déchets de voirie et autres déchets
15	Courrier, colis
16	Équipement et matériels utilisés dans le transport de marchandises
17	Marchandises transportées dans le cadre de déménagements (biens d'équipement ménager et mobilier de bureau), bagages transportés séparément des passagers; véhicules automobiles transportés pour réparation; autres biens non marchands n.c.a.
18	Marchandises groupées: mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble
19	Marchandises non identifiables; marchandises qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent pas être identifiées et ne peuvent donc pas être classées dans l'un des groupes 01 à 16
20	Autres marchandises, n.c.a.

## ANNEXE VII

**NOMENCLATURE DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

1. Matières et objets explosibles
2. Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
3. Matières liquides inflammables
- 4.1. Matières solides inflammables
- 4.2. Matières sujettes à l'inflammation spontanée
- 4.3. Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
- 5.1. Matières comburantes
- 5.2. Peroxydes organiques
- 6.1. Matières toxiques
- 6.2. Matières infectieuses
7. Matières radioactives
8. Matières corrosives
9. Matières et objets dangereux divers

Remarque:

Ces catégories correspondent aux catégories définies dans le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, communément appelé le RID, adopté au titre de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> 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).

## ANNEXE VIII

Tableau VIII.1

NIVEAU D'ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	
Liste des variables et unités de mesure	Marchandises transportées en: — nombre total de tonnes — nombre total de tonnes-km Mouvements de trains de marchandises en: — nombre total de trains-km
Période de référence	Une année
Fréquence	Chaque année
Délai pour la transmission des données	Cinq mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2017
Remarques	Uniquement pour les entreprises dont le volume total de transport de marchandises est inférieur à 200 000 000 de tonnes-km et à 500 000 tonnes et qui ne déclarent pas de données dans le cadre de l'annexe I (déclaration détaillée).

Tableau VIII.2

NIVEAU D'ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	
Liste des variables et unités de mesure	Voyageurs transportés en: — nombre total de voyageurs — nombre total de voyageurs-kilomètres Mouvements de trains de voyageurs en: — nombre total de trains-km
Période de référence	Une année
Fréquence	Chaque année
Délai pour la transmission des données	Huit mois après la fin de la période de référence
Première période de référence	2017
Remarques	Uniquement pour les entreprises dont le volume total de transport de voyageurs est inférieur à 100 000 000 de voyageurs-kilomètres et qui ne déclarent pas de données dans le cadre de l'annexe II (déclaration détaillée).

## ANNEXE IX

**RÈGLEMENT ABROGÉ AVEC LA LISTE DE SES MODIFICATIONS SUCCESSIVES**

Règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 14 du 21.1.2003, p. 1)

Règlement (CE) n° 1192/2003 de la Commission  
(JO L 167 du 4.7.2003, p. 13)

Règlement (CE) n° 1304/2007 de la Commission  
(JO L 290 du 8.11.2007, p. 14)

Uniquement l'article 3

Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 87 du 31.3.2009, p. 109)

Uniquement le point 4.4 de l'annexe

Règlement (UE) 2016/2032 du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 317 du 23.11.2016, p. 105)

---

## ANNEXE X

## TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CE) n° 91/2003	Présent règlement
Articles 1 <sup>er</sup> , 2 et 3	Articles 1 <sup>er</sup> , 2 et 3
Article 4, paragraphe 1, phrase introductive	Article 4, paragraphe 1, phrase introductive
Article 4, paragraphe 1, point a)	Article 4, paragraphe 1, point a)
Article 4, paragraphe 1, point c)	Article 4, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 1, point e)	Article 4, paragraphe 1, point c)
Article 4, paragraphe 1, point f)	Article 4, paragraphe 1, point d)
Article 4, paragraphe 1, point g)	Article 4, paragraphe 1, point e)
Article 4, paragraphes 2, 3 et 4	Article 4, paragraphes 2, 3 et 4
Article 4, paragraphe 5	—
Articles 5, 6 et 7	Articles 5, 6 et 7
Article 8, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 1 bis	Article 8, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 4
Article 8, paragraphe 4	Article 8, paragraphe 5
Articles 9, 10 et 11	Articles 9, 10 et 11
—	Article 12
Article 13	Article 13
Annexe A	Annexe I
Annexe C	Annexe II
Annexe E	Annexe III
Annexe F	Annexe IV
Annexe G	Annexe V
Annexe J	Annexe VI
Annexe K	Annexe VII
Annexe L	Annexe VIII
—	Annexe IX
—	Annexe X

**RÈGLEMENT (UE) 2018/644 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**du 18 avril 2018**

**relatif aux services de livraison transfrontière de colis**

**(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 114,

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 <sup>(1)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Les tarifs applicables aux colis et autres envois postaux transfrontières d'expéditeurs de petits volumes, notamment aux petites et moyennes entreprises (PME) et aux particuliers, demeurent relativement élevés. Cette situation a une incidence négative directe sur les utilisateurs à la recherche de services de livraison transfrontière de colis, en particulier dans le contexte du commerce électronique.
- (2) L'article 14 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne souligne la place qu'occupent les services d'intérêt économique général, comme les services postaux, dans les valeurs partagées de l'Union, ainsi que leur rôle dans la promotion de la cohésion sociale et territoriale. Il précise qu'il convient de veiller à ce que ces services fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions.
- (3) Le protocole n° 26 sur les services d'intérêt général, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, souligne en outre que les valeurs communes de l'Union concernant les services d'intérêt économique général au sens de l'article 14 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne comprennent les disparités qui peuvent exister au niveau des besoins et des préférences des utilisateurs en raison de situations géographiques, sociales ou culturelles différentes, ainsi qu'un niveau élevé de qualité, de sécurité et quant au caractère abordable, l'égalité de traitement et la promotion de l'accès universel et des droits des utilisateurs.
- (4) L'article 169, paragraphe 1 et paragraphe 2, point a), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne prévoit que l'Union doit contribuer à la réalisation d'un niveau élevé de protection des consommateurs par des mesures adoptées en application de l'article 114 dudit traité.
- (5) Les États membres présentent des différences fondamentales en ce qui concerne les compétences conférées aux autorités réglementaires nationales en matière de surveillance du marché et de surveillance réglementaire des prestataires de services de livraison de colis. Certaines autorités peuvent, par exemple, exiger avec succès des prestataires qu'ils fournissent des informations adéquates sur les prix. L'existence de telles différences est confirmée dans un avis conjoint de l'Organe des régulateurs européens des communications électroniques et du groupe des régulateurs européens dans le domaine des services postaux, qui conclut que les autorités réglementaires nationales doivent disposer de pouvoirs réglementaires appropriés pour intervenir et qu'elles ne semblent pas en être dotées dans tous les États membres. Ces différences engendrent une charge administrative supplémentaire et des coûts de mise en conformité pour les prestataires de services de livraison transfrontière de colis. Ces différences constituent par conséquent un obstacle à la prestation de services de livraison transfrontière de colis et ont donc une incidence directe sur le fonctionnement du marché intérieur.
- (6) Compte tenu du caractère international du secteur postal et des colis, le développement de normes techniques européennes et internationales est important pour le bénéfice des utilisateurs et de l'environnement, et afin de multiplier les débouchés commerciaux pour les entreprises. En outre, les utilisateurs font souvent part de

<sup>(1)</sup> JO C 34 du 2.2.2017, p. 106.

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

problèmes concernant la qualité du service lors de l'envoi, de la réception ou du retour de colis faisant l'objet d'une livraison transfrontière. De nouvelles améliorations des normes de qualité du service et de l'interopérabilité des livraisons transfrontières de colis sont donc également nécessaires. Elles devraient être considérées en priorité conformément à la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, par l'intermédiaire du Comité européen de normalisation (CEN) et par d'autres moyens. Il convient également de continuer à progresser afin de rendre les services plus efficaces, en tenant compte en particulier des intérêts des utilisateurs.

- (7) La normalisation des services postaux et l'amélioration de la qualité du service, à l'appui de la directive 97/67/CE, est une priorité stratégique de l'Union qu'il convient de poursuivre. La normalisation technique est indispensable pour la promotion de l'interopérabilité entre les réseaux nationaux et pour l'existence d'un service universel efficace. La Commission a adressé en août 2016 au CEN une quatrième demande de normalisation en vue de l'élaboration d'un programme de travail et de la présentation d'un rapport final en août 2020 <sup>(2)</sup>. Ce programme de travail devrait notamment tenir compte des intérêts des utilisateurs, des considérations environnementales et de l'efficacité, et devrait contribuer à promouvoir la création d'un marché unique numérique de l'Union.
- (8) Le marché des services de livraison transfrontière de colis est varié, complexe et concurrentiel: de multiples prestataires proposent des services et des prix différents en fonction du poids, de la taille et du format des colis expédiés ainsi que de la destination, de caractéristiques à valeur ajoutée, comme des systèmes de suivi des envois, et du nombre de colis expédiés. Dans plusieurs États membres, les prestataires du service universel ne sont pas majoritaires sur le marché des services de livraison de colis. Cette diversité rend difficile, pour les consommateurs et les utilisateurs, la comparaison des services de livraison de colis entre différents prestataires, tant sur le plan de la qualité que sur celui du prix, car ils n'ont bien souvent pas connaissance des différentes options proposées pour des services similaires de livraison de colis pour le commerce électronique transfrontière. Il convient de faciliter l'accès, notamment des PME et des particuliers, à ces informations. De plus, les petits et moyens commerces ont identifié des difficultés de livraison constituant un obstacle à la vente transfrontière.
- (9) Afin d'améliorer les services de livraison transfrontière de colis, en particulier pour les particuliers et les micro et petites entreprises, notamment dans des régions éloignées ou à faible densité de population, et pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, il est nécessaire d'améliorer l'accès aux listes de tarifs publiques pour un nombre limité de services de livraison transfrontière de colis et d'accroître la transparence de ces listes. Une plus grande transparence et une comparabilité plus aisée des tarifs transfrontières dans l'ensemble de l'Union devraient favoriser la réduction des écarts tarifaires déraisonnables, notamment, le cas échéant, des écarts injustifiés entre les tarifs nationaux et transfrontières.
- (10) Le colis unitaire fait partie du service universel dans chaque État membre et représente également le service le plus fréquemment utilisé par les particuliers et les petites entreprises. En vue d'assurer le développement futur du commerce électronique, il est nécessaire d'améliorer la transparence et le caractère abordable des tarifs unitaires.
- (11) De nombreuses entreprises qui vendent, vendaient ou ont essayé de vendre en ligne estiment que les frais de livraison élevés et les coûts importants liés aux procédures de réclamation et aux garanties sont problématiques. Il est nécessaire de prendre des mesures supplémentaires afin qu'en particulier les PME et les particuliers dans les régions éloignées bénéficient pleinement et en continu de services de livraison transfrontière de colis accessibles et à des prix raisonnables.
- (12) On entend par «prestataires du service universel» les opérateurs postaux qui fournissent un service postal universel ou une partie de ce service au sein d'un État membre donné. Les prestataires du service universel qui exercent leur activité dans plusieurs États membres ne devraient être répertoriés comme tels que dans l'État membre ou les États membres où ils fournissent un service postal universel.
- (13) Actuellement, les services postaux sont réglementés par la directive 97/67/CE. Celle-ci fixe des règles communes régissant la fourniture de services postaux et le service postal universel au sein de l'Union. Elle se concentre essentiellement, mais pas exclusivement, sur les services universels nationaux et n'aborde pas la surveillance réglementaire des prestataires de services de livraison de colis. Le respect des exigences minimales applicables aux services universels énoncées dans ladite directive est garanti par les autorités réglementaires nationales désignées par les États membres. Par conséquent, le présent règlement complète les règles énoncées dans la directive 97/67/CE, en ce qui concerne les services de livraison transfrontière de colis. Le présent règlement est sans préjudice des droits et des garanties énoncés dans la directive 97/67/CE, notamment la fourniture continue d'un service postal universel aux utilisateurs.

<sup>(1)</sup> Directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service (JO L 15 du 21.1.1998, p. 14).

<sup>(2)</sup> Décision d'exécution de la Commission du 1<sup>er</sup> août 2016 relative à une demande de normalisation adressée au Comité européen de normalisation en ce qui concerne les services postaux et l'amélioration du service, à l'appui de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997.



- (14) Le présent règlement ne modifie pas la définition d'«envoi postal» énoncée à l'article 2, point 6), de la directive 97/67/CE, ni sa mise en œuvre dans les définitions de droit national.
- (15) Selon les estimations, 80 % des colis adressés qui sont actuellement générés par le commerce électronique pèsent moins de deux kilogrammes et sont souvent traités dans le circuit de la poste aux lettres. Il y a un manque d'informations sur le poids des colis livrés par d'autres moyens. Il importe que ces envois plus légers soient soumis au présent règlement.
- (16) Aux fins de la mise en œuvre du présent règlement, il est essentiel de définir clairement les colis, les services de livraison de colis et les prestataires de services de livraison de colis, et de préciser quels sont les envois postaux visés par ces définitions. Les envois postaux d'une épaisseur supérieure à 20 mm sont présumés contenir des marchandises autres que les envois de correspondance, qu'ils soient ou non traités par le prestataire du service universel. Les envois postaux qui ne consistent qu'en envois de correspondance ne devraient pas relever des services de livraison de colis. Le présent règlement devrait dès lors viser, conformément à la pratique constante, les colis contenant des marchandises, avec ou sans valeur commerciale, pesant jusqu'à 31,5 kg, étant donné que les envois plus lourds ne peuvent être manipulés par un individu moyen seul, sans aide mécanique, et que cette activité relève du secteur du transport de marchandises et de la logistique.
- (17) Les prestataires de services de livraison de colis ayant recours à des modèles commerciaux non conventionnels, par exemple ceux qui font appel à l'économie collaborative ou aux plateformes de commerce électronique, devraient être soumis au présent règlement s'ils assurent au moins une des étapes de la chaîne postale de livraison. La levée, le tri et la distribution, y compris les services d'enlèvement, devraient être considérés comme des services de livraison de colis, notamment lorsqu'ils sont assurés par des coursiers et des services de livraison express, ainsi que par des services de groupage, comme cela se pratique actuellement. Il convient d'exclure du champ des services de livraison de colis les services limités à l'acheminement, sans lien avec l'une de ces étapes, y compris lorsqu'ils sont effectués par des sous-traitants, que ce soit ou non dans le cadre de modèles commerciaux non conventionnels, puisqu'il convient dans ce cas de considérer que cette activité relève du secteur du transport, à moins que l'entreprise concernée ou l'une de ses filiales ou entreprises liées ne relève autrement du champ d'application du présent règlement.
- (18) Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux entreprises établies dans un seul État membre et qui disposent de réseaux de livraison internes nationaux uniquement pour exécuter des commandes de marchandises qu'elles ont elles-mêmes vendues dans le cadre d'un contrat de vente au sens de l'article 2, point 5), de la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>. Les entreprises qui ont également recours à des réseaux de livraison internes nationaux pour livrer des marchandises vendues par des tiers devraient être soumises au présent règlement.
- (19) Il convient de préciser les informations confidentielles minimales qui devraient être transmises aux autorités réglementaires nationales et les procédures que ces autorités appliquent pour garantir le respect de la nature commerciale des opérateurs nationaux, et de prévoir des canaux sécurisés pour la communication de ces informations.
- (20) Il est nécessaire que les autorités réglementaires nationales aient connaissance, et disposent d'informations à des fins statistiques, sur les prestataires de services de livraison de colis actifs sur le marché sur la base des procédures d'autorisation appropriées ou d'autres exigences juridiques. Étant donné qu'il s'agit d'un secteur à forte intensité de main-d'œuvre et afin de limiter la charge administrative pour les petits prestataires de services de livraison de colis qui n'exercent leur activité que sur un marché national ou régional, il convient d'appliquer un seuil inférieur à 50 personnes basé sur le nombre de personnes ayant travaillé pour le prestataire de services au cours de l'année civile précédente et ayant été impliquées dans la fourniture de services de livraison de colis dans l'État membre dans lequel le prestataire est établi, sauf si celui-ci est établi dans plusieurs États membres. Ce seuil est conforme à la recommandation 2003/361/CE de la Commission <sup>(2)</sup>, tient compte de la nature de ce secteur à forte intensité de main-d'œuvre et couvre la plus grande partie du marché des services de livraison de colis, en particulier dans les pays ayant de faibles volumes de flux de colis. Ce seuil devrait, notamment, inclure les personnes impliquées dans la prestation de services de livraison de colis, telles que les employés à temps plein, à temps partiel, les personnes travaillant sous statut temporaire et les indépendants qui travaillent pour le prestataire de services de livraison de colis. La répartition indiquant le nombre de personnes par statut professionnel devrait être conforme au droit national des États membres concernés. Dans certains cas, en tenant compte des particularités de l'État membre concerné, l'autorité réglementaire nationale devrait pouvoir abaisser le seuil à 25 personnes ou

<sup>(1)</sup> Directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 304 du 22.11.2011, p. 64).

<sup>(2)</sup> Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36).

demander au prestataire de services de livraison transfrontière de colis d'inclure dans le seuil les employés à temps plein, à temps partiel, les personnes travaillant sous statut temporaire et les indépendants qui travaillent pour ses sous-traitants, afin d'accroître la transparence des tarifs transfrontières et de l'ensemble du marché.

- (21) Toute communication à l'autorité réglementaire nationale d'information sur le nombre de personnes travaillant pour le prestataire de services de livraison de colis devrait être en conformité avec les pratiques établies de déclaration des entreprises en matière d'information statistique, ce qui est important afin de garantir la comparabilité des données, tout en conservant une charge administrative minimale pour les prestataires.
- (22) Le lieu d'établissement d'un prestataire doit être déterminé en conformité avec la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne. Lorsqu'un prestataire a plusieurs lieux d'établissement, il importe de déterminer celui à partir duquel le service concerné est fourni.
- (23) Lors de la communication d'informations à l'autorité réglementaire nationale, il convient de mentionner, au titre des caractéristiques des services de livraison de colis, les étapes de la chaîne postale de livraison (levée, tri, acheminement et distribution) accomplies par le prestataire concerné, si le service s'inscrit ou non dans le cadre de l'obligation de service universel, le champ d'application territorial du service (régional, national, transfrontière) et si une valeur ajoutée est apportée.
- (24) La liste des envois postaux soumis aux mesures en matière de transparence des tarifs devrait être limitée afin de favoriser la comparabilité et de réduire au maximum la charge administrative imposée aux prestataires de services de livraison transfrontière de colis et aux autorités réglementaires nationales. Les services d'envoi standard ou recommandé devraient y figurer, étant donné qu'ils sont à la base de l'obligation de service universel, ainsi qu'en raison de l'importance de la fonctionnalité de suivi et de localisation pour le commerce électronique, les tarifs pour les colis avec suivi et localisation et les colis envoyés en recommandé devraient eux aussi figurer dans la liste, qu'ils se rapportent ou non à l'obligation de service universel, afin de garantir la comparabilité au niveau de l'Union dans son ensemble. L'accent devrait être mis sur les colis les plus légers, qui constituent la majorité des envois postaux livrés par des prestataires de services de livraison de colis, ainsi que sur les tarifs pour les envois postaux d'une épaisseur supérieure à 20 mm, qui sont traités comme des lettres. Seuls les tarifs unitaires devraient être pris en considération car ils correspondent aux prix payés par les petits expéditeurs. Les envois postaux concernés devraient être clairement précisés dans une annexe au présent règlement. Le présent règlement ne fait pas obligation aux prestataires de services de livraison transfrontière de colis de proposer tous les envois postaux figurant sur la liste de cette annexe. Afin de garantir l'exactitude des informations tarifaires, celles-ci devraient être communiquées par les prestataires de services de livraison transfrontière de colis eux-mêmes. Ces tarifs devraient être publiés par la Commission sur un site internet dédié, qui soit neutre et à caractère non commercial.
- (25) Lorsque les autorités réglementaires nationales évaluent objectivement les tarifs transfrontières qu'elles jugent nécessaire d'évaluer, il convient qu'elles se fondent sur des éléments tels que les tarifs nationaux et tout autre tarif pertinent applicables aux services de livraison de colis comparables dans l'État membre d'origine et dans l'État membre de destination, l'application d'un tarif uniforme entre deux États membres ou plus, les volumes bilatéraux, les coûts d'acheminement ou de traitement spécifiques, d'autres coûts pertinents et les normes de qualité du service, et, lorsque cela est possible sans engendrer une charge disproportionnée, l'incidence probable des tarifs transfrontières applicables pour les particuliers et les PME, y compris ceux résidant ou celles situées dans des régions éloignées ou à faible densité de population, et pour les utilisateurs individuels en situation de handicap ou à mobilité réduite. À ces éléments communs peuvent s'ajouter d'autres éléments qui présentent un intérêt particulier pour expliquer les tarifs à l'examen, par exemple si les tarifs sont soumis à une réglementation des prix spécifique au titre de la législation nationale ou si des abus de position dominante ont été constatés en vertu de la législation pertinente applicable. De plus, afin d'alléger la charge administrative pesant sur les autorités réglementaires nationales et les prestataires de services de livraison transfrontière de colis soumis à une obligation de service universel, et en conformité avec le principe de proportionnalité, les autorités réglementaires nationales peuvent, lorsqu'elles identifient les tarifs transfrontières qu'il convient d'évaluer, se fonder sur un mécanisme objectif de filtrage antérieur à l'évaluation.
- (26) L'application de tarifs uniformes aux livraisons transfrontières entre deux États membres ou plus pourrait être importante pour protéger la cohésion régionale et sociale. Dans ce contexte, il convient d'examiner la nécessité de promouvoir le commerce électronique et d'offrir de nouvelles perspectives pour les régions éloignées ou à faible densité de population, afin de permettre à ces régions de participer au commerce en ligne, et de développer leur économie.
- (27) Des différences considérables entre les tarifs des services de livraison nationale et transfrontière de colis devraient être justifiées sur la base de critères objectifs, comme des frais d'acheminement ou de traitement spécifiques, ou d'autres coûts pertinents. Aux fins de l'évaluation, il peut s'avérer nécessaire que l'autorité réglementaire nationale rassemble des éléments de preuve. Il convient que ces éléments de preuve, ainsi que toute justification des tarifs à l'examen, soient communiqués à l'autorité réglementaire nationale à sa demande.
- (28) Afin de garantir la transparence dans l'Union, il convient que la Commission publie une version non confidentielle de l'évaluation transmise par chaque autorité réglementaire nationale.

- (29) Afin de limiter la charge administrative, les prestataires de services de livraison de colis, les autorités réglementaires nationales et la Commission devraient transférer les données par voie électronique, et devraient en particulier prévoir l'utilisation des signatures électroniques, conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (30) Au regard de l'évolution rapide des services de livraison de colis, il convient que la Commission réévalue l'efficacité et l'efficacité du présent règlement, en tenant compte de l'évolution du commerce électronique, et soumette régulièrement un rapport au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport devrait être accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative de réexamen à l'intention du Parlement européen et du Conseil. Ce rapport devrait être élaboré en impliquant tous les acteurs concernés, notamment le comité européen de dialogue social pour le secteur postal.
- (31) La Commission devrait se fonder sur les contributions utiles du groupe des régulateurs européens dans le domaine des services postaux, composé de représentants des autorités réglementaires nationales.
- (32) Afin de garantir l'uniformité des conditions d'application des dispositions du présent règlement, il conviendrait de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour qu'elle établisse un formulaire de présentation des informations que les prestataires de services de livraison de colis doivent communiquer aux autorités réglementaires nationales. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (33) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes consacrés notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et devrait être appliqué conformément à ces droits et principes.
- (34) Le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> et la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> s'appliquent au traitement des données à caractère personnel dans le cadre du présent règlement.
- (35) Les États membres devraient déterminer le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et devraient veiller à ce que ce régime soit appliqué. Lesdites sanctions devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (36) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir établir les principes réglementaires et les règles nécessaires pour améliorer la surveillance réglementaire, accroître la transparence des tarifs et fixer certains principes favorisant la concurrence dans le domaine des services de livraison transfrontière de colis, avec l'objectif ultime de promouvoir de meilleurs services de livraison transfrontière de colis pour les utilisateurs et, ce faisant, d'accroître la confiance des consommateurs dans le commerce électronique transfrontière, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leurs dimensions et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### CHAPITRE I

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### *Article premier*

#### **Objet et objectifs**

Le présent règlement énonce des dispositions particulières pour améliorer les services de livraison transfrontière de colis, en complément de celles énoncées dans la directive 97/67/CE, en ce qui concerne:

- a) la surveillance réglementaire en matière de services de livraison de colis;

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73).

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89).

- b) la transparence des tarifs et l'évaluation des tarifs pour certains services de livraison transfrontière de colis afin d'identifier les tarifs déraisonnablement élevés;
- c) les informations fournies aux consommateurs par les professionnels en ce qui concerne les services de livraison transfrontière de colis.

#### *Article 2*

#### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 de la directive 97/67/CE et à l'article 2, points 1), 2) et 5) de la directive 2011/83/UE s'appliquent. En outre, on entend par:

- 1) «colis»: un envoi postal contenant des marchandises, avec ou sans valeur commerciale, autre qu'un envoi de correspondance, d'un poids maximum de 31,5 kg;
- 2) «services de livraison de colis»: les services qui consistent en la levée, le tri, l'acheminement et la distribution de colis;
- 3) «prestataire de services de livraison de colis»: une entreprise qui fournit un ou plusieurs services de livraison de colis, à l'exception des entreprises établies dans un seul État membre et qui ne fournissent que des services de livraison nationale de colis dans le cadre d'un contrat de vente au titre duquel l'entreprise remet les biens faisant l'objet du contrat à l'utilisateur en mains propres;
- 4) «sous-traitant»: une entreprise qui assure la levée, le tri, l'acheminement ou la distribution de colis pour le prestataire de services de livraison de colis.

#### *Article 3*

#### **Niveau d'harmonisation**

Les exigences fixées dans le présent règlement sont des exigences minimales et n'empêchent pas les États membres d'appliquer ou d'introduire des mesures nécessaires et proportionnées supplémentaires pour améliorer les services de livraison transfrontière de colis, pour autant que ces mesures soient compatibles avec le droit de l'Union.

### CHAPITRE II

#### **SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE**

#### *Article 4*

#### **Communication d'informations**

1. Tous les prestataires de services de livraison de colis communiquent les informations suivantes à l'autorité réglementaire nationale de l'État membre dans lequel ils sont établis, sauf si celle-ci a déjà demandé et obtenu ces informations:

- a) leur nom, leurs forme et statut juridiques, leur numéro d'enregistrement dans un registre du commerce ou un registre similaire, leur numéro d'identification TVA, l'adresse de leur établissement et les coordonnées d'une personne de contact;
- b) les caractéristiques et, si possible, une description détaillée des services de livraison de colis qu'ils proposent;
- c) leurs conditions générales pour les services de livraison de colis, y compris les modalités des procédures de réclamation à l'intention des utilisateurs et toute limitation potentielle de responsabilité.

2. Les prestataires de services de livraison de colis informent l'autorité réglementaire nationale de toute modification concernant les informations visées au paragraphe 1 dans un délai de 30 jours.

3. Au plus tard le 30 juin de chaque année civile, tous les prestataires de services de livraison de colis communiquent les informations suivantes à l'autorité réglementaire nationale de l'État membre dans lequel ils sont établis, sauf si celle-ci a déjà demandé et obtenu ces informations:

- a) le chiffre d'affaires annuel dégagé par les services de livraison de colis pour l'année civile précédente dans l'État membre dans lequel ils sont établis, ventilé en services de livraison de colis nationaux et services de livraison transfrontière de colis entrants et sortants;
- b) le nombre de personnes ayant travaillé pour eux au cours de l'année civile précédente et ayant été impliquées dans la fourniture de services de livraison de colis dans l'État membre dans lequel ils sont établis, y compris les ventilations indiquant le nombre de personnes en fonction du statut professionnel, et notamment le nombre de personnes travaillant à temps plein, à temps partiel, les personnes travaillant sous statut temporaire et les personnes travaillant sous statut d'indépendant;

- c) le nombre de colis qui ont été traités au cours de l'année civile précédente dans l'État membre au sein duquel ils sont établis, ventilé en colis nationaux et colis transfrontières entrants et sortants;
  - d) le nom de leurs sous-traitants, ainsi que toute information détenues par les prestataires de services de livraison de colis relative aux caractéristiques des services de livraison de colis assurés par ces sous-traitants;
  - e) le cas échéant, toute liste accessible au public reprenant les tarifs applicables au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année civile pour les services de livraison de colis.
4. Au plus tard le 23 septembre 2018, la Commission adopte un acte d'exécution établissant un formulaire de présentation des informations visées aux paragraphes 1 et 3. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 12.
5. Les autorités réglementaires nationales peuvent exiger des informations supplémentaires en sus de celles visées aux paragraphes 1 et 3, pour autant que cela s'avère nécessaire et proportionné.
6. Les paragraphes 1 à 5 ne s'appliquent pas à un prestataire de services de livraison de colis qui avait au cours de l'année civile précédente en moyenne moins de 50 personnes travaillant pour lui et impliquées dans la fourniture de services de livraison de colis dans l'État membre dans lequel ce prestataire est établi, sauf s'il est établi dans plusieurs États membres. Une autorité réglementaire nationale peut inclure dans le seuil de 50 personnes les personnes travaillant pour les sous-traitants du prestataire de services de livraison de colis.
7. Nonobstant le paragraphe 6, une autorité réglementaire nationale peut exiger les informations visées aux paragraphes 1 à 5 de tout prestataire de services de livraison de colis qui a employé en moyenne entre 25 et 49 personnes au cours de l'année civile précédente, lorsque les particularités de l'État membre concerné l'exigent et à condition que cela soit nécessaire et proportionné afin d'assurer le respect du présent règlement.

#### *Article 5*

#### **Transparence des tarifs transfrontières**

1. Tous les prestataires de services de livraison transfrontière de colis autres que ceux exclus par l'article 4, paragraphes 6 et 7, transmettent à l'autorité réglementaire nationale de l'État membre dans lequel ils sont établis une liste de tarifs publique en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année civile pour la livraison d'envois postaux unitaires, autres que les envois de correspondance, relevant des catégories énumérées dans l'annexe. Cette information est fournie au plus tard le 31 janvier de chaque année civile.
2. Les autorités réglementaires nationales transmettent à la Commission, sans délai et au plus tard le 28 février de chaque année civile, les listes de tarifs publiques obtenues en application du paragraphe 1. La Commission les publie sur un site internet dédié au plus tard le 31 mars de chaque année civile, et veille à ce que ce site soit neutre et à caractère non commercial.

#### *Article 6*

#### **Évaluation des tarifs transfrontières pour les colis unitaires**

1. Sur la base des listes de tarifs publiques obtenues conformément à l'article 5, l'autorité réglementaire nationale recense, pour chacun des envois postaux unitaires énumérés à l'annexe, les tarifs transfrontières du prestataire de services de livraison de colis qui provient de son État membre, qui sont soumis à une obligation de service universel que l'autorité réglementaire nationale considère objectivement nécessaire d'évaluer.
2. L'autorité réglementaire nationale évalue objectivement les tarifs de livraison transfrontière recensés au titre du paragraphe 1, dans le respect des principes énoncés à l'article 12 de la directive 97/67/CE, afin de repérer les tarifs transfrontières qu'elle juge déraisonnablement élevés. Dans cette évaluation, l'autorité réglementaire nationale tient compte en particulier des éléments suivants:
  - a) les tarifs nationaux et tout autre tarif pertinent applicables aux services de livraison de colis comparables dans l'État membre d'origine et dans l'État membre de destination;
  - b) l'application d'un tarif uniforme entre deux États membres ou plus;
  - c) les volumes bilatéraux, les coûts d'acheminement ou de traitement spécifiques, d'autres coûts pertinents et les normes de qualité du service;
  - d) l'incidence probable des tarifs transfrontières applicables pour les utilisateurs individuels et les petites et moyennes entreprises, y compris ceux résidant ou celles situées dans des régions éloignées ou à faible densité de population, et pour les utilisateurs individuels en situation de handicap ou à mobilité réduite, lorsque cela est possible sans engendrer une charge disproportionnée.

3. Outre les éléments visés au paragraphe 2, l'autorité réglementaire nationale peut, lorsqu'elle le juge nécessaire, prendre également en considération, notamment, les éléments suivants:

- a) le fait que les tarifs soient ou non soumis à une réglementation tarifaire spécifique en vertu de la législation nationale;
- b) les abus de position dominante sur le marché constatés conformément à la législation pertinente applicable.

4. La Commission définit des orientations sur la méthode à utiliser en ce qui concerne les éléments visés aux paragraphes 2 et 3.

5. Aux fins de l'évaluation visée au paragraphe 2, l'autorité réglementaire nationale réclame, si elle le juge nécessaire, d'autres éléments de preuve en lien avec les tarifs qui sont nécessaires à l'évaluation.

6. Les éléments de preuve visés au paragraphe 5, accompagnés de toute justification des tarifs faisant l'objet de l'évaluation, sont communiqués à l'autorité réglementaire nationale dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande.

7. L'autorité réglementaire nationale présente son évaluation à la Commission au plus tard le 30 juin de l'année civile concernée. Elle lui fournit également une version non confidentielle de cette évaluation.

8. La Commission publie sans délai la version non confidentielle de l'évaluation fournie par les autorités réglementaire nationales, et en tout état de cause dans un délai d'un mois à compter de la réception du document.

#### *Article 7*

### **Information des consommateurs**

Pour les contrats qui relèvent du champ d'application de la directive 2011/83/UE, tous les professionnels qui concluent avec des consommateurs des contrats de vente prévoyant l'envoi transfrontière de colis, dans la mesure du possible et s'il y a lieu, mettent à disposition, à l'étape précontractuelle, des informations sur les options de livraison transfrontière liées au contrat de vente spécifique et sur les frais payables par le consommateur pour la livraison transfrontière de colis, ainsi que, le cas échéant, leurs propres politiques en matière de traitement des plaintes.

#### CHAPITRE III

### **DISPOSITIONS FINALES**

#### *Article 8*

### **Sanctions**

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions sont effectives, proportionnées et dissuasives.

2. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard le 23 novembre 2019, le texte des dispositions législatives qu'ils adoptent en vertu du paragraphe 1, de même que, sans retard, de toute modification apportée ultérieurement à ces dispositions.

#### *Article 9*

### **Confidentialité**

Les informations commerciales confidentielles qui sont fournies, conformément au présent règlement, aux autorités réglementaires nationales ou à la Commission, sont soumises à des exigences strictes en matière de confidentialité, dans le respect des dispositions applicables du droit de l'Union et du droit national.

#### *Article 10*

### **Application**

Sous réserve de dispositions spécifiques du présent règlement, le présent règlement est sans préjudice du droit de l'Union et du droit national, des procédures d'autorisation appropriées qui s'appliquent aux prestataires de services de livraison de colis, de la réglementation sociale et en matière d'emploi et des exigences de communication d'informations aux autorités réglementaires nationales.



*Article 11***Réexamen**

Au plus tard le 23 mai 2020, et ensuite tous les trois ans, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen un rapport d'évaluation sur l'application et la mise en œuvre du présent règlement accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative de révision. Il convient d'impliquer et d'informer l'ensemble des acteurs concernés avant la production dudit rapport.

La Commission évalue à tout le moins:

- a) la contribution du présent règlement à l'amélioration des services de livraison transfrontière de colis, y compris leur caractère abordable pour les PME et les particuliers, spécialement celles situées et ceux résidant dans des régions éloignées ou à faible densité de population, ainsi que l'amélioration éventuelle de la transparence des tarifs transfrontières;
- b) les incidences du présent règlement sur le volume de livraisons transfrontières de colis et sur le commerce électronique transfrontière, y compris les données sur les frais de livraison;
- c) la mesure dans laquelle les autorités réglementaires nationales ont rencontré des difficultés dans l'application du présent règlement, notamment en quantifiant les conséquences administratives;
- d) les avancées réalisées dans d'autres initiatives visant l'achèvement du marché unique des services de livraison de colis, en ce qui concerne notamment les avancées en matière de protection des consommateurs et d'élaboration de normes.

*Article 12***Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par le comité de la directive postale institué par l'article 21 de la directive 97/67/CE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

*Article 13***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 22 mai 2018, à l'exception de l'article 8, qui s'applique à compter du 23 novembre 2019.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 18 avril 2018.

*Par le Parlement européen*  
*Le président*  
A. TAJANI

*Par le Conseil*  
*La présidente*  
L. PAVLOVA

## ANNEXE

Envois postaux unitaires pour lesquels les tarifs appliqués par les prestataires de services de livraison de colis sont soumis aux mesures en matière de transparence des prix et à l'évaluation prévues aux articles 5 et 6:

- a) une lettre standard de 500 gr (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- b) une lettre standard de 1 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- c) une lettre standard de 2 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- d) une lettre recommandée de 500 gr (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- e) une lettre recommandée de 1 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- f) une lettre recommandée de 2 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- g) une lettre de 500 gr avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- h) une lettre de 1 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- i) une lettre de 2 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- j) un colis standard de 1 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- k) un colis standard de 2 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- l) un colis standard de 5 kg (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- m) un colis de 1 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- n) un colis de 2 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union);
- o) un colis de 5 kg avec suivi et localisation (envoi national et à l'intérieur de l'Union).

Les envois postaux visés aux points a) à o) répondent aux critères suivants:

- a) la taille limite des envois postaux visés aux points a) à i) (courrier) est déterminée selon la règle suivante:

longueur, largeur et épaisseur combinées: 900 mm, la plus grande dimension ne peut dépasser 600 mm et la plus petite dimension ne peut être inférieure à 20 mm;

- b) les colis visés aux points j) à o) ne sont pas d'une taille inférieure à celle prescrite pour ceux visés aux points a) à i).

Éléments à prendre en considération lors de la communication d'informations sur les tarifs pour les points a) à o):

(\*) Les tarifs correspondant aux envois postaux sont des tarifs unitaires et ne contiennent aucune réduction spéciale accordée sur la base de volumes ou de tout autre traitement spécial.

(\*\*) La valeur des tarifs communiqués aux autorités réglementaires nationales s'entend hors TVA.

(\*\*\*) Les prestataires qui proposent plusieurs envois postaux répondant aux critères énoncés ci-dessus doivent mentionner le tarif le plus bas.

(\*\*\*\*) Les tarifs ci-dessus correspondent aux envois postaux distribués au domicile ou à une autre adresse du destinataire dans l'État membre de destination, ou à toute autre adresse demandée par le destinataire si le tarif comprend cette option sans frais supplémentaires.

---



## DIRECTIVES

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

du 18 avril 2018

**modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», la Commission définit un objectif de «sécurité totale» selon lequel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050.
- (2) La Commission, dans sa communication sur les orientations politiques en matière de sécurité routière pour la période 2011-2020 intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», a proposé de diminuer encore de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union d'ici à 2020, à partir de l'année 2010. En vue d'atteindre cet objectif, la Commission a défini sept objectifs stratégiques, dont l'amélioration de l'éducation et la formation des usagers de la route et de la protection des usagers vulnérables de la route.
- (3) Le Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014 a approuvé l'objectif contraignant de réduire d'au moins 40 % par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union d'ici 2030. Cet objectif de réduction des émissions favorisera l'accomplissement des objectifs à long terme de l'accord de Paris et tous les secteurs économiques devraient contribuer à la réalisation dudit objectif. Dans le secteur des transports, une approche globale est nécessaire pour encourager la réduction des émissions et l'utilisation efficace des ressources énergétiques. Il convient de progresser vers une mobilité à faible taux d'émissions, notamment à l'aide de la recherche et de la mise en œuvre des avancées technologiques déjà disponibles. Il convient de former adéquatement les conducteurs à la conduite la plus efficace possible.
- (4) Ayant évalué la mise en œuvre de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, la Commission a relevé un certain nombre de lacunes. Les principales lacunes qui ont été relevées sont les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions; le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante; les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la

<sup>(1)</sup> JO C 288 du 31.8.2017, p. 115.

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

<sup>(3)</sup> Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre; et les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

- (5) Afin d'améliorer la clarté juridique de la directive 2003/59/CE, il y a lieu de supprimer ou de modifier toutes les références aux actes de l'Union qui ont été abrogés ou remplacés.
- (6) En vue de garantir la sécurité et la cohérence avec d'autres actes de l'Union, il convient d'apporter un certain nombre de modifications aux exemptions prévues par la directive 2003/59/CE, en prenant en considération des exemptions similaires au titre du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>. Certaines de ces exemptions concernent des situations où la conduite ne constitue pas l'activité principale du conducteur et dans lesquelles exiger des conducteurs de satisfaire aux exigences de la directive 2003/59/CE leur imposerait une charge disproportionnée. Lorsque la conduite occupe moins de 30 % du temps de travail sur un mois glissant, elle est généralement considérée comme ne constituant pas l'activité principale du conducteur.
- (7) Lorsque la conduite est pratiquée peu fréquemment, dans des régions rurales et par des conducteurs aux fins de l'approvisionnement de leur propre entreprise, il convient de prévoir des exemptions, à condition que la sécurité routière reste assurée. La géographie, le climat et la densité de population n'étant pas les mêmes dans les différentes zones rurales de l'Union, il y a lieu de laisser aux États membres le pouvoir discrétionnaire de déterminer si ladite conduite peut être considérée comme étant occasionnelle et si une telle exemption a des incidences sur la sécurité routière: par exemple en fonction du type de route, du volume du trafic ou de la présence d'usagers vulnérables de la route.
- (8) Étant donné que les personnes travaillant dans les secteurs de l'agriculture, l'horticulture, la sylviculture, l'élevage ou la pêche, qui sont exemptées de la présente directive, parcourent, dans l'exercice de leur activité professionnelle, des distances qui varient à travers l'Union, il y a lieu de laisser aux États membres le soin de déterminer, dans leur droit national, les distances maximales autorisées, calculées à partir du lieu d'établissement de l'entreprise à laquelle les exemptions s'appliquent.
- (9) Les conducteurs qui ont été exemptés de la qualification initiale devraient, tout en continuant à bénéficier de ladite exemption, être néanmoins tenus de suivre une formation continue afin de garantir que leurs connaissances dans les matières qui sont essentielles pour leur fonction restent actualisées.
- (10) Les États membres, en coopération avec la Commission, devraient échanger par voie électronique des informations relatives aux certificats d'aptitude professionnelle (CAP). Ils devraient développer la plateforme électronique nécessaire, en tenant compte pour ce faire d'une analyse coûts-avantages réalisée par la Commission, en envisageant notamment la possibilité d'étendre le réseau des permis de conduire de l'Union européenne mis en place au titre de la directive 2006/126/CE. Cela permettra entre autres aux États membres d'accéder facilement aux informations relatives aux formations accomplies, qui ne figurent pas sur le permis de conduire du conducteur. Il est important que les États membres et la Commission s'emploient à développer cette fonctionnalité dans le but de permettre un accès en temps réel lors des contrôles routiers.
- (11) Compte tenu de l'évolution dans le domaine de la formation et de l'éducation, et afin d'accroître la contribution de la directive 2003/59/CE à la sécurité routière et d'améliorer la pertinence de la formation pour les conducteurs, il convient d'accorder une importance plus grande, dans les cours de formation, aux matières liées à la sécurité routière, telles que la perception des dangers; la protection des usagers vulnérables de la route, en particulier les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite; la conduite économe en carburant; les conditions météorologiques extrêmes et les convois exceptionnels. Dans ce contexte, les cours devraient également porter sur les systèmes de transport intelligents et devraient évoluer de manière à suivre le rythme des développements technologiques.
- (12) Les États membres devraient se voir clairement offrir la possibilité d'améliorer et de moderniser les pratiques de formation en utilisant les outils des technologies de l'information et de la communication (TIC), tels que l'apprentissage en ligne et la formation mixte, pour une partie de la formation, tout en garantissant la qualité de la formation. En améliorant et en modernisant les pratiques de formation à l'aide des TIC, il est important de tenir compte du fait que certains sujets spécifiques nécessitent une formation pratique et ne se prêtent pas à l'utilisation de ces outils d'apprentissage: par exemple, le montage de chaînes à neige ou l'arrimage d'un chargement, ou d'autres matières où l'aspect pratique est important. La formation pratique pourrait, mais ne doit pas nécessairement, consister à conduire. Une part importante de la formation requise au titre de la présente directive devrait être effectuée dans un centre de formation agréé.
- (13) Afin de garantir la cohérence entre les différents types de formations requis en vertu du droit de l'Union, les États membres devraient avoir la possibilité de combiner différents types de formations adaptées: par exemple, il devrait leur être possible de combiner une formation au transport des marchandises dangereuses, à la sensibilisation au handicap ou au transport des animaux, avec la formation prévue dans la directive 2003/59/CE.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

- (14) Afin d'éviter que les divergences entre les pratiques des États membres empêchent la reconnaissance mutuelle et restreignent le droit des conducteurs de suivre la formation continue dans l'État membre où ils travaillent, les autorités des États membres devraient être tenues, si la formation accomplie ne peut être indiquée sur le permis de conduire, de délivrer la carte de qualification d'un conducteur sous la forme prescrite par les modèles normalisés, qui assurera la reconnaissance mutuelle pour chaque conducteur satisfaisant aux exigences de la directive 2003/59/CE.
- (15) L'utilisation de l'attestation de conducteur par les conducteurs de pays tiers comme preuve de leur respect des exigences en matière de formation pourrait représenter un obstacle pour les conducteurs dès lors que l'entreprise de transport restitue l'attestation aux autorités de délivrance, surtout lorsque ces conducteurs désirent occuper un emploi dans un autre État membre. Pour éviter les situations où, en pareil cas, les conducteurs sont contraints de suivre une nouvelle fois leur formation lorsqu'ils acceptent un nouvel emploi, les États membres devraient être encouragés à coopérer et à procéder à un échange d'informations sur les qualifications de conducteur.
- (16) Afin de permettre une transition en douceur, les attestations de conducteur et les cartes de qualification de conducteur valides délivrées conformément aux règles en vigueur avant l'application des dispositions modifiées par la présente directive devraient être reconnues jusqu'à leur date d'expiration. Ces modifications n'invalident pas les formations qui ont été suivies, ni les permis de conduire qui ont été délivrés en vue de certifier ces formations, avant leur entrée en application.
- (17) Pour des raisons de clarté juridique et afin d'assurer l'harmonisation des conditions d'âge minimum aux fins prévues dans la directive 2003/59/CE, la directive 2006/126/CE devrait contenir une dérogation explicite précisant que les permis de conduire peuvent être délivrés aux âges minimums prévus par la directive 2003/59/CE. Cette clarification porte sur l'âge minimum général des conducteurs de certaines catégories de véhicules titulaires du CAP et n'affecte pas les possibilités existantes en vue d'abaisser ces conditions d'âge minimum ou de prévoir des exemptions à l'égard de celles-ci.
- (18) Les modifications apportées à la directive 2006/126/CE devraient être limitées à celles qui sont directement liées à la révision de la directive 2003/59/CE et viser à faciliter l'utilisation des véhicules à carburant de substitution. Il apparaît souhaitable de procéder à une analyse plus approfondie de la mise en œuvre et de l'application de la directive 2006/126/CE, notamment la distinction entre certaines catégories de véhicules, et d'inclure cette analyse dans une prochaine révision de la directive 2006/126/CE.
- (19) Afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air, en facilitant l'utilisation de véhicules à carburant de substitution, les États membres devraient pouvoir autoriser, sur leur territoire, les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B à conduire certains types de véhicules à carburant de substitution dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kilogrammes mais inférieure à 4 250 kilogrammes. Cette possibilité d'excéder 3 500 kilogrammes devrait être conditionnée par le fait que l'excès de masse autorisé soit dû exclusivement à l'excès de masse dû aux systèmes de propulsion alternatifs et devrait être soumise aux limitations et aux conditions visant à éviter les conséquences négatives sur la sécurité routière.
- (20) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'amélioration de la norme applicable dans l'ensemble de l'Union en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut l'être mieux au niveau de l'Union, en raison de la nature transfrontalière des transports routiers et des problèmes que la présente directive est destinée à traiter, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (21) Il y a donc lieu de modifier les directives 2003/59/CE et 2006/126/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 2003/59/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

*«Article premier*

**Champ d'application**

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

- a) des ressortissants d'un État membre; et

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

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

- véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories C1, C1 + E, C ou C + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil (\*), ou un permis reconnu comme équivalent, est exigé,
- véhicules pour lesquels un permis de conduire d'une des catégories D1, D1 + E, D ou D + E, telles que définies par la directive 2006/126/CE, ou un permis reconnu comme équivalent, est exigé.

Aux fins de la présente directive, les références faites aux catégories de permis de conduire contenant un signe plus ("+") sont à lire selon le tableau de correspondance qui figure à l'annexe III.

(\*) Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).»

2) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«Article 2

### **Exemptions**

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

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h;
- b) affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers, des forces responsables du maintien de l'ordre public et des services de transport d'urgence en ambulance, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services;
- c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- d) pour lesquels un permis de conduire de catégorie D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur;
- e) utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire;
- f) utilisés pour des cours et des examens de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), conformément à l'article 6 et à l'article 8, paragraphe 1, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs;
- g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises;
- h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs.

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la présente directive ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou un CAP, conformément à l'article 6 et à l'article 8, paragraphe 1, lorsqu'elles suivent une formation supplémentaire à la conduite dans le cadre d'une formation par le travail, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du CAP ou par un moniteur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

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

- a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur;
- b) le conducteur ne propose pas de services de transport; et
- c) les États membres estiment que le transport est occasionnel et n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

3. La présente directive ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure à celle fixée dans le droit national à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.»

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

«Article 7

#### **Formation continue**

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

Cette formation est organisée par un centre de formation agréé, conformément à l'annexe I, section 5. La formation comprend des cours en salle, un volet pratique et, le cas échéant, un volet de formation au moyen d'outils des technologies de l'information et de la communication (TIC) ou de simulateurs haut de gamme. Si un conducteur va travailler dans une autre entreprise, la formation continue déjà effectuée doit être prise en compte.

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

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

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

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

«Article 10

#### **Code de l'Union**

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

— sur le permis de conduire, ou

— sur la carte de qualification de conducteur, établie selon le modèle figurant à l'annexe II de la présente directive.

Si les autorités compétentes de l'État membre où le CAP a été obtenu ne sont pas en mesure d'apposer le code de l'Union sur le permis de conduire, elles délivrent au conducteur une carte de qualification de conducteur.

La carte de qualification de conducteur délivrée par un État membre est mutuellement reconnue. Lors de la délivrance de la carte, les autorités compétentes s'assurent que le permis de conduire est en cours de validité pour la catégorie de véhicule concernée.

2. Le conducteur visé à l'article 1<sup>er</sup>, point b), qui conduit des véhicules effectuant des transports de marchandises par route est également autorisé à prouver la qualification et la formation prévues par la présente directive au moyen de l'attestation de conducteur prévue par le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil (\*), pour autant que celle-ci porte le code "95" de l'Union. Aux fins de la présente directive, l'État membre de délivrance appose le code "95" de l'Union dans la section de l'attestation réservée aux observations si le conducteur concerné a rempli les exigences en matière de qualification et de formation prévues par la présente directive.

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

(\*) Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).»

6. L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

**Réseau d'exécution**

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

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

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

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

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

7) Les annexes I et II sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

*Article 2*

La directive 2006/126/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 4 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

i) au point e), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— l'âge minimum est fixé à 18 ans pour les catégories C1 et C1E;»;

ii) au point g), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— l'âge minimum est fixé à 21 ans pour les catégories C et CE;»;

iii) au point i), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— l'âge minimum est fixé à 21 ans pour les catégories D1 et D1E;»;

iv) au point k), le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— l'âge minimum est fixé à 24 ans pour les catégories D et DE;»;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«7. Par dérogation aux âges minimums prévus aux points g), i) et k) du paragraphe 4 du présent article, l'âge minimum requis pour la délivrance d'un permis de conduire des catégories C et CE; D1 et D1E; et D et DE, respectivement, est l'âge minimum requis pour la conduite de ce type de véhicules pour les titulaires d'un CAP fixé respectivement à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), premier alinéa, à l'article 5, paragraphe 3, point a) ii), premier alinéa, ou à l'article 5, paragraphe 3, point b), de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil (\*) telle qu'applicable.

Dans les cas où, conformément à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), deuxième alinéa, ou à l'article 5, paragraphe 3, point a) ii), deuxième alinéa, de la directive 2003/59/CE, un État membre autorise la conduite sur son territoire à partir d'un âge inférieur, la validité du permis de conduire est limitée au territoire de l'État membre de délivrance jusqu'à ce que le titulaire du permis ait atteint l'âge minimum applicable visé au premier alinéa du présent paragraphe et soit titulaire du CAP.

(\*) Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).»



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

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

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

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

«Article 15

#### **Assistance mutuelle**

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

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

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

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

#### *Article 3*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 23 mai 2020, à l'exception des dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1<sup>er</sup>, point 6), de la présente directive, qui entrent en vigueur au plus tard le 23 mai 2021. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### *Article 4*

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

*Article 5*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 18 avril 2018.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*La présidente*

L. PAVLOVA

---



## ANNEXE

Les annexes de la directive 2003/59/CE sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) la section 1 est modifiée comme suit:

i) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le niveau minimal de qualification est comparable au moins au niveau 2 du cadre européen des certifications défini à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 (\*).

(\*) Recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (JO C 111 du 6.5.2008, p. 1).»

ii) le point 1.2 est remplacé par le texte suivant:

«1.2. Objectif: connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements:

limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance, utilisation de dispositifs électroniques et mécaniques tels que le programme électronique de stabilité (ESP), les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), le système de freinage antiblocage (ABS), les systèmes de contrôle de traction (TCS) et les systèmes de surveillance des véhicules (IVMS) et d'autres dispositifs d'aide à la conduite ou d'automation dont l'utilisation a été approuvée.»

iii) le point 1.3 est remplacé par le texte suivant:

«1.3. Objectif: pouvoir optimiser la consommation de carburant:

optimisation de la consommation de carburant par l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2, importance d'anticiper les flux de trafic, distance appropriée par rapport aux autres véhicules et utilisation de l'élan du véhicule, vitesse constante, conduite fluide et pression appropriée des pneumatiques, ainsi que connaissance des systèmes de transport intelligents qui améliorent l'efficacité de la conduite et aident à planifier les itinéraires.»

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

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

avoir conscience des différences concernant les routes, la circulation et les conditions météorologiques et s'y adapter, anticiper les événements à venir; comprendre comment préparer et planifier un trajet dans des conditions météorologiques exceptionnelles; être familiarisé avec l'utilisation de l'équipement de sécurité adéquat et comprendre quand un trajet doit être reporté ou annulé en raison de conditions météorologiques extrêmes; s'adapter aux risques de trafic, y compris aux comportements dangereux ou à la distraction au volant (causée par l'utilisation d'appareils électroniques, la consommation de nourriture ou de boisson, etc.); reconnaître les situations dangereuses et s'y adapter, et être capable de gérer le stress qui en découle, notamment en ce qui concerne la taille et le poids des véhicules et les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes et les deux-roues motorisés;

identifier les situations potentiellement dangereuses et interpréter correctement comment celles-ci pourraient déboucher sur des situations dans lesquelles il ne serait plus possible d'éviter les accidents, et choisir et effectuer des actions qui augmentent suffisamment les marges de sécurité pour être encore en mesure d'éviter l'accident au cas où les dangers potentiels se produiraient.»

v) le point 1.4 est remplacé par le texte suivant:

«1.4. Objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule:

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, utilisation des systèmes de transmission automatique, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume total, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge;

principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calage et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage.»

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

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

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

vii) le point 1.6 est remplacé par le texte suivant:

«1.6. Objectif: être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule:

forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, utilisation des systèmes de transmission automatique, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité.»

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

«2.1. Objectif: connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation:

durées maximales du travail spécifiques aux transports; principes, application et conséquences des règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 561/2006 (\*) et (UE) n° 165/2014 (\*\*); sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du tachygraphe; connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.

(\*) Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

(\*\*) Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).»

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

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

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

x) le point 3.7 est remplacé par le texte suivant:

«3.7. Objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché:

transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, marchandises dangereuses, transport d'animaux, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, rail-route, sous-traitance, etc.).»

xi) le point 3.8 est remplacé par le texte suivant:

«3.8. Objectif: connaître l'environnement économique du transport routier de voyageurs et l'organisation du marché:

transports routiers de voyageurs par rapport aux autres modes de transport de voyageurs (rail, voitures particulières), différentes activités du transport routier de voyageurs, sensibilisation au handicap, franchissement des frontières (transport international), organisation des principaux types d'entreprises de transport routier de voyageurs.»

b) la section 2 est modifiée comme suit:

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

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

La qualification initiale doit comporter l'enseignement de toutes les matières mentionnées dans la liste figurant à la section 1. La durée de cette qualification initiale est de deux cent quatre-vingts heures.

Chaque candidat conducteur doit effectuer au moins vingt heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen tels que fixés par la directive 2006/126/CE.

Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque candidat conducteur peut effectuer au maximum huit des vingt heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.

Les États membres peuvent autoriser qu'une partie de la formation soit dispensée par le centre de formation agréé au moyen d'outils des TIC, tels que l'apprentissage en ligne, tout en veillant à maintenir la grande qualité et l'efficacité de la formation et en choisissant les matières pour lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. Les États membres peuvent tenir compte de la formation spécifique requise en vertu d'autres actes législatifs de l'Union dans le cadre de la formation. Cela inclut, de manière non exhaustive, la formation relative au transport des marchandises dangereuses requise en vertu de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil (\*), la formation de sensibilisation au handicap en vertu du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil (\*\*) et la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil (\*\*\*).

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

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

(\*) Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

(\*\*) Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1).

(\*\*\*) Règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97 (JO L 3 du 5.1.2005, p. 1).»

ii) au point 2.2 b), le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les véhicules utilisés lors des examens pratiques répondent au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen, tels que définis par la directive 2006/126/CE.»

c) les sections 3 et 4 sont remplacées par le texte suivant:

«Section 3: Qualification initiale accélérée, prévue à l'article 3, paragraphe 2

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

Chaque candidat conducteur doit effectuer au moins dix heures de conduite individuelle dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen tels que fixés par la directive 2006/126/CE.

Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur est accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque candidat conducteur peut effectuer au maximum quatre des dix heures de conduite individuelle sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la

conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit, et la capacité d'optimiser la consommation de carburant.

Les dispositions du point 2.1, quatrième alinéa, s'appliquent également à la qualification initiale accélérée.

Pour les conducteurs visés à l'article 5, paragraphe 5, la durée de la qualification initiale accélérée est de trente-cinq heures, dont deux heures et demie de conduite individuelle.

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des États membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen doit comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

#### Section 4: Formation continue obligatoire prévue à l'article 3, paragraphe 1, point b)

Des cours de formation continue obligatoire doivent être organisés par un centre de formation agréé. Leur durée est de trente-cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum étalées, le cas échéant, sur deux jours consécutifs. En cas de recours à l'apprentissage en ligne, le centre de formation agréé veille au maintien de la qualité de la formation, y compris en choisissant les matières dans lesquelles les outils des TIC peuvent être le plus efficacement déployés. Les États membres exigent notamment la mise en place d'une identification fiable des utilisateurs et de moyens de contrôle appropriés. La durée maximale de l'apprentissage en ligne ne dépasse pas douze heures. Au moins l'une des périodes de cours de formation porte sur une matière liée à la sécurité routière. Le contenu de la formation tient compte des besoins de formation spécifiques pour les opérations de transport effectuées par le conducteur et des évolutions juridiques et technologiques pertinentes et devrait, dans la mesure du possible, prendre en compte les besoins de formation particuliers du conducteur. Cette durée de trente-cinq heures devrait couvrir un large éventail de matières, y compris des formations répétées lorsqu'il apparaît que le conducteur a besoin d'un rattrapage particulier.

Les États membres peuvent envisager de faire compter l'accomplissement d'une formation spécifique telle que requise par d'autres actes législatifs de l'Union au maximum comme l'une des périodes de sept heures prescrites. Cela inclut, de manière non exhaustive, la formation relative au transport des marchandises dangereuses en vertu de la directive 2008/68/CE, la formation relative au transport d'animaux en vertu du règlement (CE) n° 1/2005 et la formation en matière de sensibilisation au handicap pour le transport de voyageurs en vertu du règlement (UE) n° 181/2011. Cependant, les États membres peuvent décider que l'accomplissement d'une formation spécifique telle que requise au titre de la directive 2008/68/CE pour le transport de marchandises dangereuses vaut deux des périodes de sept heures, pour autant qu'il s'agisse de la seule autre formation prise en compte dans la formation continue.»

#### 2) L'annexe II est modifiée comme suit:

##### a) le titre est remplacé par le texte suivant:

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

##### b) la section 2 est modifiée comme suit:

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

— au point d), le point 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;»;

— au point e), la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«la mention "modèle de l'Union européenne" dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la carte et l'intitulé "carte de qualification de conducteur" dans les autres langues officielles de l'Union, imprimées en bleu afin de constituer la toile de fond de la carte;»;

##### ii) concernant la face 2 de la carte de qualification de conducteur, au point a), les points 9 et 10 sont remplacés par le texte suivant:

«9. les catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;

10. le code harmonisé "95" de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE;»;

c) la section 4 est modifiée comme suit:

i) l'intitulé est remplacé par le texte suivant:

«MODÈLE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR»;

ii) sur la face 2 du modèle, sous le numéro 10, les termes «Code communautaire» sont remplacés par les termes «Code de l'Union»;

d) la section suivante est ajoutée:

«5. Dispositions transitoires

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

3) L'annexe suivante est ajoutée:

«ANNEXE III

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

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

## DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2018/646 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 avril 2018

**concernant un cadre commun pour l'offre de meilleurs services dans le domaine des aptitudes et des certifications (Europass) et abrogeant la décision n° 2241/2004/CE**

(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 ses articles 165 et 166,

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 <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Lorsqu'ils cherchent un emploi ou prennent des décisions relatives à leur action d'apprentissage, à leurs études ou à leur travail, les individus doivent avoir accès à des informations et à des orientations sur les possibilités à leur disposition, sur les moyens d'évaluer leurs aptitudes et sur les modes de présentation des informations relatives à leurs aptitudes et certifications.
- (2) Les différences entre les définitions, les formats de documents, les langues et les méthodes d'évaluation et de validation constituent des défis considérables pour les individus, les employeurs et les autorités et organismes compétents. Ces défis surgissent principalement lorsque les individus s'établissent dans un autre pays, y compris un pays tiers, mais aussi lorsqu'ils cherchent un nouvel emploi ou s'engagent dans une action d'apprentissage et dans la gestion de carrière. Une information claire et largement diffusée, une compréhension commune et une transparence accrue des aptitudes et des certifications sont importantes pour faire face à ces défis.
- (3) Dans sa nouvelle stratégie en matière de compétences pour l'Europe, adoptée le 10 juin 2016, la Commission invite les États membres, les partenaires sociaux, l'industrie et d'autres parties intéressées à coopérer dans le cadre de dix mesures visant à améliorer la qualité et la pertinence de l'acquisition de compétences, à renforcer la visibilité et la comparabilité des compétences et à améliorer la veille stratégique sur les besoins en compétences, et particulièrement l'information, pour des choix de carrière plus éclairés. Une révision du cadre Europass a été proposée comme l'une des dix mesures essentielles pour atteindre et soutenir ces objectifs.
- (4) La décision n° 2241/2004/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> a établi un cadre qui doit permettre de faire face aux défis liés à la recherche d'un emploi, à une action d'apprentissage et à la gestion de carrière. Elle avait pour objectif d'améliorer la transparence des qualifications et des compétences grâce à un portefeuille de documents connu sous le nom d'«Europass», que les individus qui le souhaitent peuvent utiliser. Cette décision prévoyait également la désignation d'organismes nationaux, appelés centres nationaux Europass, pour mettre en œuvre le cadre Europass.
- (5) Pour atteindre son objectif principal, le cadre Europass porte principalement sur des outils de documentation des aptitudes et certifications. Ces outils sont désormais largement utilisés par l'intermédiaire du système d'information Europass sur l'internet.

<sup>(1)</sup> JO C 173 du 31.5.2017, p. 45.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 15 mars 2018 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 avril 2018.

<sup>(3)</sup> Décision n° 2241/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 instaurant un cadre communautaire unique pour la transparence des qualifications et des compétences (Europass) (JO L 390 du 31.12.2004, p. 6).

- (6) Les centres nationaux Europass fournissent une assistance aux utilisateurs et favorisent la documentation des aptitudes et des certifications. Le réseau Euroguidance, qui promeut la dimension européenne de l'orientation et fournit des informations de grande qualité sur l'orientation tout au long de la vie et la mobilité transnationale à des fins d'apprentissage, a également contribué au développement de la communication d'informations sur les outils dont l'Union dispose dans le domaine des aptitudes et des certifications. Les points de coordination nationaux du cadre européen des certifications aident les autorités nationales à mettre en correspondance les cadres ou systèmes nationaux de certifications avec le cadre européen des certifications (CEC) et à rapprocher le CEC des individus et des organisations. Il convient de soutenir et de mieux coordonner ces services nationaux afin d'accroître leur impact, tout en respectant la diversité des systèmes nationaux.
- (7) Dans son rapport au Parlement européen et au Conseil du 19 décembre 2013 sur l'évaluation de l'initiative Europass, la Commission a conclu que la mission de sensibilisation à l'Europass et de communication des informations nécessaires aux parties intéressées, confiée aux centres nationaux Europass, constituait un modèle satisfaisant pour la mise en œuvre de l'Europass. Toutefois, la Commission a également conclu que la majorité des outils Europass n'atteignaient pas encore tous les utilisateurs potentiels, qu'ils avaient une portée inégale sur le plan géographique et en termes de catégories d'âge, et qu'une meilleure coordination et intégration des services d'orientation et d'aide à la mobilité au sein du cadre Europass permettraient de cibler un plus grand nombre d'utilisateurs potentiels.
- (8) Il est avéré que l'Europass est utilisé par les groupes sociaux ayant un niveau élevé de culture numérique, tandis que les groupes moins privilégiés, comme les personnes ayant un niveau d'instruction plus faible, les personnes plus âgées ou les chômeurs de longue durée, n'ont bien souvent pas connaissance de l'Europass et de ses outils et ne peuvent donc pas en bénéficier.
- (9) Le portfolio Europass est l'un des nombreux outils et instruments qui ont été mis en place à l'échelon de l'Union pour améliorer la transparence et la compréhension des aptitudes et des certifications.
- (10) Le portfolio Europass est composé de cinq documents types. Le modèle de l'Europass-Curriculum vitae (CV) permet aux individus de présenter leur CV dans un format normalisé. Depuis la création de l'Europass-CV en 2004, plus de 100 millions d'Europass-CV ont été créés en ligne. Deux modèles de suppléments aux certifications, à savoir l'Europass-Supplément au diplôme et l'Europass-Supplément au certificat, servent à donner des informations sur le contenu des certifications et les résultats d'apprentissage qui y sont associés ainsi que sur le système éducatif du pays ayant délivré les certifications. Le passeport de langues Europass sert à décrire les compétences linguistiques. Le modèle de l'Europass-Mobilité décrit les aptitudes acquises à l'étranger dans le cadre d'actions de mobilité accomplies à des fins d'apprentissage ou d'emploi.
- (11) La recommandation du Conseil du 22 mai 2017 <sup>(1)</sup> fournit un cadre de référence commun pour aider les individus et les organisations à comparer les différents systèmes de certification et les niveaux de certification s'y rapportant.
- (12) Dans sa recommandation du 20 décembre 2012 <sup>(2)</sup>, le Conseil a invité les États membres à mettre en place, au plus tard en 2018, en tenant compte des situations et des spécificités nationales et dans les conditions qu'ils jugent appropriées, des modalités de validation des apprentissages non formels et informels qui permettent aux citoyens de faire valider les savoirs, les aptitudes et les compétences qu'ils ont acquis grâce à l'apprentissage non formel et informel et d'obtenir une qualification complète ou, le cas échéant, une qualification partielle.
- (13) La résolution du Conseil du 28 mai 2004 relative au renforcement des politiques, des systèmes et des pratiques dans le domaine de l'orientation tout au long de la vie précise les grands objectifs d'une politique d'orientation tout au long de la vie pour tous les citoyens de l'Union. La résolution du Conseil du 21 novembre 2008 <sup>(3)</sup> souligne l'importance de l'orientation pour l'apprentissage tout au long de la vie.
- (14) Le portail des offres de formation et des certifications en Europe donne accès à des informations sur les offres de formation et les certifications des différents systèmes éducatifs en Europe et sur la comparaison des cadres nationaux des certifications utilisant le CEC.
- (15) Le panorama européen des compétences fournit des informations sur les compétences dans différentes professions et des secteurs spécifiques, y compris l'offre et la demande à l'échelon national.

<sup>(1)</sup> Recommandation du Conseil du 22 mai 2017 concernant le cadre européen des certifications pour l'apprentissage tout au long de la vie et annulant la 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 189 du 15.6.2017, p. 15).

<sup>(2)</sup> Recommandation du Conseil du 20 décembre 2012 relative à la validation de l'apprentissage non formel et informel (JO C 398 du 22.12.2012, p. 1).

<sup>(3)</sup> Résolution du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil du 21 novembre 2008 — «Mieux inclure l'orientation tout au long de la vie dans les stratégies d'éducation et de formation tout au long de la vie» (JO C 319 du 13.12.2008, p. 4).



- (16) L'analyse des offres d'emploi et d'autres tendances sur le marché du travail est un moyen répandu de développer la veille stratégique sur les besoins en aptitudes et de comprendre ainsi des phénomènes tels que les écarts et pénuries en aptitudes et les inadéquations entre l'offre et la demande de certifications.
- (17) La classification européenne multilingue des aptitudes, des compétences, des certifications et des professions (ESCO), élaborée et actualisée en permanence par la Commission, en étroite coopération avec les États membres et les parties prenantes concernées, vise à promouvoir la transparence des aptitudes et des certifications pour l'éducation et la formation ainsi qu'à des fins professionnelles. À la suite d'essais appropriés et en tenant dûment compte de la position des États membres, la Commission pourrait utiliser l'ESCO dans le contexte du cadre Europass; les États membres utilisent l'ESCO sur une base volontaire, après l'avoir essayé et évalué.
- (18) Le réseau européen de services de l'emploi (EURES), établi par le règlement (UE) 2016/589 du Parlement européen et du Conseil<sup>(1)</sup>, est un réseau de coopération responsable de l'échange d'informations et de la facilitation de l'interaction entre les demandeurs d'emploi et les employeurs. Il fournit une assistance gratuite aux demandeurs d'emploi qui souhaitent s'installer dans un autre pays et aide les employeurs désireux de recruter des travailleurs d'autres pays. Des synergies et une coopération entre les portails Europass et EURES pourraient renforcer l'impact des deux services.
- (19) Les processus du marché du travail, tels que la publication d'offres d'emplois, les candidatures, les évaluations des aptitudes et le recrutement, sont de plus en plus souvent gérés en ligne au moyen d'outils qui utilisent les médias sociaux, les mégadonnées et d'autres techniques. La sélection des candidats est gérée au moyen d'outils et de processus qui recherchent des informations sur les aptitudes et les certifications acquises dans des contextes formels, non formels et informels.
- (20) L'apprentissage formel, non formel et informel se déroule aujourd'hui également dans des formes et des contextes nouveaux et est proposé par divers prestataires, qui utilisent en particulier des technologies et des plateformes numériques, l'enseignement à distance, l'apprentissage en ligne, l'apprentissage entre pairs, des cours en ligne ouverts à tous et des ressources éducatives libres. En outre, les aptitudes, les expériences et les acquis d'apprentissage sont reconnus de différentes façons, par exemple par des badges numériques ouverts. Les technologies numériques sont également utilisées pour les aptitudes acquises dans le contexte d'un apprentissage non formel comme l'animation socio-éducative et le volontariat.
- (21) Aux fins de la présente décision, les aptitudes sont comprises dans un sens large couvrant ce qu'une personne sait, comprend et peut faire. Les aptitudes désignent différents types de résultats d'apprentissage, notamment les connaissances et les compétences, ainsi que la capacité d'appliquer les connaissances et d'utiliser le savoir-faire pour mener à bien des tâches et résoudre des problèmes. Outre l'importance reconnue des aptitudes professionnelles, il est admis que les compétences transversales ou non techniques, telles que la pensée critique, le travail d'équipe, la résolution de problèmes et la créativité, les compétences numériques ou linguistiques, sont de plus en plus importantes et constituent des conditions préalables essentielles à l'épanouissement personnel et professionnel et sont applicables dans divers domaines. Les individus pourraient tirer avantage d'outils et d'aide pour évaluer et décrire ces aptitudes et d'autres aptitudes.
- (22) Habituellement, les individus présentent des informations concernant les aptitudes et certifications qu'ils ont acquises au moyen d'un CV et de documents justificatifs tels que des certificats ou diplômes. Aujourd'hui, de nouveaux outils sont disponibles et peuvent faciliter la présentation des aptitudes et certifications en utilisant divers formats en ligne et numériques. Ces nouveaux outils peuvent aussi permettre aux individus d'évaluer eux-mêmes les aptitudes qu'ils ont acquises dans différents contextes.
- (23) Le cadre Europass devrait répondre aux besoins actuels et futurs. Les utilisateurs doivent disposer d'outils pour documenter leurs aptitudes et certifications. En outre, les outils d'évaluation des aptitudes et d'auto-évaluation des aptitudes, ainsi que l'accès à des informations pertinentes, notamment sur les possibilités de validation et sur l'orientation, peuvent être utiles pour prendre des décisions en matière d'emploi et de possibilités d'apprentissage.
- (24) Il convient que les outils de l'Union dans le domaine des aptitudes et des certifications s'adaptent aux pratiques changeantes et aux avancées technologiques pour rester pertinents et utiles pour les utilisateurs. Il devrait être possible de répondre à cette nécessité, entre autres, en développant des caractéristiques innovantes (telles que des outils interactifs, l'édition et la conception de documents), en s'efforçant de parvenir à des outils plus complets, efficaces et efficaces et à une simplification, ainsi qu'en renforçant l'interopérabilité technique et les synergies entre les outils connexes, y compris ceux proposés par des tiers, et en tenant compte des besoins spécifiques des personnes handicapées. En outre, des mesures d'authentification pourraient être utilisées pour faciliter la vérification des documents numériques relatifs aux aptitudes et aux certifications.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) 2016/589 du Parlement européen et du Conseil du 13 avril 2016 relatif à un réseau européen des services de l'emploi (EURES), à l'accès des travailleurs aux services de mobilité et à la poursuite de l'intégration des marchés du travail, et modifiant les règlements (UE) n° 492/2011 et (UE) n° 1296/2013 (JO L 107 du 22.4.2016, p. 1).



- (25) Il convient donc de remplacer le cadre Europass établi par la décision n° 2241/2004/CE par un nouveau cadre qui permette de répondre aux besoins en constante évolution.
- (26) Le nouveau cadre Europass devrait répondre aux besoins et aux attentes de tous les utilisateurs finaux à titre individuel, tels que les apprenants, les demandeurs d'emploi, y compris les chômeurs et les travailleurs, ainsi que d'autres parties prenantes concernées, tels que les employeurs (en particulier les petites et moyennes entreprises), les chambres de commerce, les organisations de la société civile, les volontaires, les spécialistes en orientation, les services publics de l'emploi, les partenaires sociaux, les prestataires d'enseignement et de formation, les organisations de jeunes, les organisations d'animation socio-éducative, les autorités nationales compétentes et les responsables de l'élaboration des politiques. Il devrait également prendre en considération les besoins des ressortissants de pays tiers qui arrivent ou résident dans l'Union pour contribuer à leur intégration.
- (27) Le cadre Europass devrait évoluer pour permettre de décrire différents types d'actions d'apprentissage et d'aptitudes, et notamment celles acquises à la suite d'une expérience d'apprentissage non formel ou informel.
- (28) Le cadre Europass devrait être élaboré selon une approche centrée sur l'utilisateur et fondée sur le retour d'information et par le biais du recensement des besoins, notamment au moyen de sondages et d'essais, en accordant une attention particulière aux besoins actuels et futurs des groupes cibles de l'Europass. Les caractéristiques de l'Europass devraient, en particulier, traduire l'engagement des États membres et de l'Union de veiller à ce que les personnes handicapées disposent d'un accès égal au marché du travail ainsi qu'aux technologies et aux systèmes de l'information et de la communication. Les outils Europass devraient être perceptibles, utilisables, compréhensibles et robustes, de manière à pouvoir être plus accessibles aux utilisateurs, notamment aux personnes handicapées.
- (29) Les mises à jour et les modifications du cadre Europass devraient être effectuées en coopération avec les parties prenantes concernées, telles que les services de l'emploi, les spécialistes en orientation et les prestataires d'enseignement et de formation, ainsi que les partenaires sociaux tels que les syndicats et les organisations patronales, et dans le plein respect de la coopération politique actuelle, notamment du processus de Bologne dans l'Espace européen de l'enseignement supérieur. Une collaboration constructive entre la Commission, les États membres et les parties prenantes concernées est essentielle pour élaborer et mettre en œuvre avec succès le cadre Europass.
- (30) Le droit de l'Union en vigueur en matière de protection des données à caractère personnel et les mesures nationales d'exécution devraient s'appliquer au traitement des données à caractère personnel stockées et traitées en application de la présente décision. Les utilisateurs devraient avoir la possibilité de restreindre l'accès à leurs données à caractère personnel.
- (31) Il convient que la participation au cadre soit ouverte aux membres de l'Espace économique européen qui ne sont pas des États membres de l'Union, aux États en voie d'adhésion, aux États candidats et aux États candidats potentiels à l'adhésion à l'Union, eu égard à l'intérêt qu'ils manifestent depuis longtemps et à la coopération qu'ils entretiennent de longue date avec l'Union dans ce domaine. Les modalités de cette participation devraient être conformes aux dispositions des instruments régissant les relations entre l'Union et ces pays. Les informations sur les aptitudes et les certifications communiquées au moyen du cadre Europass devraient provenir d'un éventail plus large de pays et de systèmes éducatifs que celui des pays participants et refléter les mouvements migratoires qui prennent naissance ou aboutissent dans d'autres régions du monde.
- (32) La Commission devrait assurer la cohérence de la mise en œuvre et du suivi de la présente décision par l'intermédiaire d'un groupe consultatif Europass composé de représentants des États membres et des parties prenantes concernées. Le groupe consultatif devrait, en particulier, élaborer une approche stratégique pour la mise en œuvre et le développement futur de l'Europass et donner des conseils sur la mise au point d'outils internet, notamment au moyen d'essais, et sur les informations fournies par l'intermédiaire de la plateforme en ligne Europass, en coopération avec d'autres groupes, le cas échéant.
- (33) Le cofinancement de la mise en œuvre de la présente décision est assuré, entre autres, par le programme Erasmus+ de l'Union, établi par le règlement (UE) n° 1288/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>(1)</sup>. Le comité institué en vertu dudit règlement participe à une discussion stratégique sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de l'Europass et sur les développements futurs.
- (34) Étant donné que l'objectif de la présente décision, à savoir l'établissement d'un cadre global et interopérable d'outils et d'informations, notamment pour la mobilité transnationale à des fins d'emploi et d'apprentissage, ne peut être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut, en raison des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente décision n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(1) Règlement (UE) n° 1288/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant «Erasmus+»: le programme de l'Union pour l'éducation, la formation, la jeunesse et le sport et abrogeant les décisions n° 1719/2006/CE, n° 1720/2006/CE et n° 1298/2008/CE (JO L 347 du 20.12.2013, p. 50).

- (35) En règle générale, les obligations et les charges administratives et financières qui incombent aux États membres devraient être équilibrées au regard des coûts et des avantages.
- (36) Les actions menées dans le cadre de la présente décision devraient s'appuyer sur l'expertise des agences de l'Union, notamment du Centre européen pour le développement de la formation professionnelle, dans leur domaine de compétence.
- (37) Il convient dès lors d'abroger la décision n° 2241/2004/CE, sans porter atteinte à la validité ou au statut des documents Europass produits antérieurement. Tous les modèles de documents Europass établis devraient être maintenus dans le nouveau cadre jusqu'à ce que les modifications ou les mises à jour nécessaires soient effectuées conformément à la présente décision. Afin d'assurer une transition en douceur vers la plateforme en ligne Europass, il convient que le système d'information Europass sur l'internet institué par la décision n° 2241/2004/CE continue à fonctionner jusqu'à ce que la plateforme en ligne Europass soit mise en place et devienne opérationnelle,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

**Objet et champ d'application**

1. La présente décision établit un cadre européen visant à favoriser la transparence et la compréhension des aptitudes et des certifications acquises dans des contextes formels, non formels et informels, y compris à la faveur d'expériences pratiques, de la mobilité et du volontariat (ci-après dénommé «Europass»).
2. L'Europass se compose d'outils internet et d'informations disponibles pertinentes, y compris des informations à l'appui de la dimension européenne de l'orientation, diffusés par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne, avec le soutien des services nationaux, pour aider les utilisateurs à mieux communiquer et présenter leurs aptitudes et leurs certifications et à comparer les certifications.
3. L'Europass est destiné:
  - a) aux utilisateurs finaux à titre individuel, tels que les apprenants, les demandeurs d'emploi, les travailleurs et les volontaires, et
  - b) aux parties prenantes concernées, telles que prestataires d'enseignement et de formation, spécialistes en orientation, employeurs, services publics de l'emploi, partenaires sociaux, organisations d'animation socio-éducative, organisations de jeunes et responsables de l'élaboration des politiques.
4. L'utilisation de l'Europass est facultative et n'entraîne aucune obligation ou ne confère aucun droit en dehors de ceux prévus par la présente décision.

*Article 2*

**Définitions**

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- a) «supplément au certificat»: un document joint à un certificat d'enseignement et de formation professionnels, ou à un certificat professionnel, délivré par les autorités ou organismes compétents, pour permettre à des tiers — en particulier dans un autre pays — de comprendre plus facilement les résultats d'apprentissage obtenus par le titulaire de la certification, ainsi que la nature, le niveau, le contexte, le contenu et le statut de l'enseignement et de la formation accomplis et des aptitudes acquises;
- b) «supplément au diplôme»: un document joint à un diplôme de l'enseignement supérieur délivré par les autorités ou organismes compétents pour permettre à des tiers — en particulier dans un autre pays — de comprendre plus facilement les résultats d'apprentissage obtenus par le titulaire de la certification, ainsi que la nature, le niveau, le contexte, le contenu et le statut de l'enseignement et de la formation accomplis et des aptitudes acquises;
- c) «suppléments Europass»: un ensemble de documents, tels que les suppléments aux diplômes et les suppléments aux certificats, délivrés par les autorités ou organismes compétents;
- d) «orientation»: un processus continu permettant aux individus de déterminer leurs capacités, leurs aptitudes et leurs intérêts, au moyen d'un éventail d'activités individuelles et collectives, de prendre des décisions en matière d'éducation, de formation et d'emploi et de gérer leurs parcours de vie personnelle dans des actions d'apprentissage, au travail et dans d'autres cadres où il est possible d'acquérir ou d'utiliser ces capacités et aptitudes;
- e) «dimension européenne de l'orientation»: la coopération et le soutien au niveau de l'Union visant à renforcer les politiques, les systèmes et les pratiques d'orientation au sein de l'Union;
- f) «certification»: le résultat formel d'un processus d'évaluation et de validation obtenu lorsqu'une autorité ou un organisme compétent établit qu'un individu possède les résultats d'apprentissage correspondant à des normes données;

- g) «évaluation des aptitudes»: le processus ou la méthode utilisée pour évaluer, mesurer et, finalement, décrire, par le biais d'une autoévaluation ou de l'évaluation certifiée par un tiers, ou les deux, les aptitudes individuelles acquises dans des contextes formels, non formels ou informels;
- h) «autoévaluation des aptitudes»: le processus par lequel des individus mènent une réflexion systématique sur leurs aptitudes en se référant à une description d'aptitudes établie;
- i) «veille stratégique sur les besoins en aptitudes»: une analyse quantitative ou qualitative disponible portant sur des données agrégées relatives aux aptitudes provenant de sources existantes en rapport avec le marché du travail et sur les possibilités d'apprentissage correspondantes dans le système d'enseignement et de formation, qui peut contribuer à l'orientation et au conseil, aux processus de recrutement, au choix des parcours d'enseignement, de formation et de carrière;
- j) «services d'authentification»: les processus techniques, tels que signatures électroniques et authentification de site internet, qui permettent aux utilisateurs de vérifier des informations, par exemple leur identité, au moyen de l'Europass;
- k) «interopérabilité technique»: la capacité des systèmes de technologies de l'information et de la communication à interagir de manière à permettre le partage d'informations, obtenue grâce à l'accord de toutes les parties et de tous les propriétaires des informations;
- l) «validation»: le processus par lequel une autorité ou un organisme compétent confirme qu'un individu a acquis des résultats d'apprentissage, y compris des résultats acquis dans des contextes non formels et informels, mesurés par rapport à une norme pertinente, et qui consiste en quatre étapes distinctes, à savoir identification, documentation, évaluation et certification des résultats de l'évaluation sous la forme d'une certification complète, de crédits ou d'une certification partielle, selon les besoins et les contextes nationaux;
- m) «normes ouvertes»: des normes techniques qui ont été élaborées dans le cadre d'un processus de collaboration et qui ont été publiées afin d'être utilisées librement par toute partie intéressée;
- n) «plateforme en ligne»: une application internet qui fournit des informations et des outils aux utilisateurs finaux et leur permet d'accomplir des tâches spécifiques en ligne;
- o) «données à caractère personnel»: toute information concernant une personne physique identifiée ou identifiable.

### *Article 3*

#### **Plateforme en ligne**

1. L'Europass fournit, au travers d'une plateforme en ligne, des outils internet:
  - a) de documentation et de description d'informations à caractère personnel dans différents formats, dont des modèles de curriculum vitae (CV);
  - b) de documentation et de description des aptitudes et des certifications acquises à la suite d'expériences d'apprentissage et par l'expérience professionnelle, y compris par la mobilité et le volontariat;
  - c) d'évaluation des aptitudes et d'autoévaluation des aptitudes;
  - d) de documentation des résultats d'apprentissage issus des certifications, y compris les modèles des suppléments Europass visés à l'article 5.

L'utilisation d'outils Europass pour l'évaluation des aptitudes et l'autoévaluation des aptitudes tels que visés au point c) n'entraîne pas directement la reconnaissance formelle ou la délivrance de certifications.

2. La plateforme en ligne Europass fournit les informations disponibles ou des liens vers les informations disponibles sur les sujets suivants:
  - a) les possibilités d'apprentissage;
  - b) les certifications et cadres ou systèmes de certification;
  - c) les possibilités de validation de l'apprentissage non formel et informel;
  - d) les pratiques de reconnaissance et la législation applicable dans les différents pays, y compris les pays tiers;
  - e) les services d'orientation en matière de mobilité transnationale à des fins d'apprentissage et de gestion de carrière;

- f) la veille stratégique sur les besoins en aptitudes produite par les activités pertinentes au niveau de l'Union et par les agences dans leurs domaines de compétence;
- g) des informations concernant les aptitudes et certifications qui pourraient permettre de répondre aux besoins particuliers des ressortissants de pays tiers qui arrivent ou résident dans l'Union pour contribuer à leur intégration.

#### *Article 4*

#### **Principes et caractéristiques majeures**

1. La plateforme en ligne Europass et les outils internet Europass, y compris leur contenu et fonctionnalité, sont conviviaux et sûrs et mis à la disposition de tous les utilisateurs à titre gratuit.
2. La plateforme en ligne Europass et les outils internet Europass, y compris leur contenu et fonctionnalité, sont accessibles aux personnes handicapées, conformément aux exigences en matière d'accessibilité établies dans le droit applicable de l'Union.
3. Les outils internet Europass utilisent des normes ouvertes pour être mis à disposition, à titre gratuit, en vue de leur réutilisation volontaire par les États membres et d'autres parties prenantes.
4. Les outils internet Europass font référence au CEC dans les informations sur les certifications, les descriptions des systèmes nationaux d'enseignement et de formation et d'autres questions pertinentes, selon les besoins et les contextes nationaux.
5. La plateforme en ligne Europass peut offrir aux utilisateurs la possibilité de stocker des données à caractère personnel, telles qu'un profil. Le droit de l'Union en matière de protection des données s'applique au traitement de telles données à caractère personnel. Plusieurs options sont mises à la disposition des utilisateurs afin de leur permettre de restreindre l'accès à leurs données ou à certains descripteurs.
6. L'Europass permet le recours à des services d'authentification pour tout document numérique ou toute déclaration contenant des informations sur les aptitudes et les certifications.
7. Les outils internet Europass sont utilisables dans les langues officielles des institutions de l'Union.
8. Les outils internet Europass soutiennent et assurent l'interopérabilité technique et les synergies avec d'autres instruments et services pertinents proposés au niveau de l'Union et, le cas échéant, à l'échelon national.

#### *Article 5*

#### **Suppléments Europass**

1. Les suppléments Europass sont délivrés, conformément aux modèles, par les autorités ou organismes compétents. En particulier, l'ordre de chaque rubrique dans les modèles est respecté, afin de faciliter la compréhension et de garantir l'exhaustivité des informations.
2. Les modèles visés au paragraphe 1 sont élaborés et, si nécessaire, révisés par la Commission, en coopération et consultation étroite avec les États membres et d'autres parties prenantes telles que le Conseil de l'Europe et l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture afin de garantir la pertinence et l'utilité des suppléments.
3. Les suppléments Europass sont délivrés à titre gratuit et, si possible, sous forme électronique. Les suppléments Europass sont délivrés dans la langue nationale et, si possible, dans une autre langue européenne.
4. Les suppléments Europass ne remplacent pas les diplômes ou certificats originaux et ne constituent pas une reconnaissance officielle du diplôme ou du certificat original par les autorités ou organismes compétents d'autres pays.

#### *Article 6*

#### **Missions de la Commission**

1. La Commission gère la plateforme en ligne Europass. À cet égard, la Commission:
  - a) assure la disponibilité et la grande qualité des informations au niveau de l'Union ou des liens vers de telles informations disponibles, conformément à l'article 3, paragraphe 2;
  - b) développe, teste et, si nécessaire, actualise la plateforme en ligne Europass, y compris les normes ouvertes, conformément aux besoins des utilisateurs et au progrès technique ainsi qu'aux évolutions sur les marchés du travail et dans l'offre d'enseignement et de formation;

- c) se tient au courant des dernières évolutions techniques qui peuvent rendre le cadre Europass plus accessible aux personnes plus âgées et aux personnes handicapées, et, le cas échéant, les intègre;
  - d) veille à ce que toute évolution ou mise à jour de la plateforme en ligne Europass, y compris les normes ouvertes, favorise la cohérence des informations et présente une valeur ajoutée claire;
  - e) veille à ce que tous les outils internet, en particulier les outils d'évaluation et d'auto-évaluation, soient pleinement testés et leur qualité assurée; et
  - f) assure la qualité et surveille l'efficacité de la plateforme en ligne Europass, y compris les outils internet, conformément aux besoins des utilisateurs.
2. La Commission veille à la mise en œuvre effective de la présente décision. À cet égard, la Commission:
- a) assure la participation et l'association active des États membres à la planification stratégique, y compris la fixation et la poursuite d'objectifs stratégiques, l'assurance qualité et le financement, et tient dûment compte de leurs positions;
  - b) assure la participation et l'association active des États membres au développement, à l'essai, à la mise à jour et à l'évaluation de la plateforme en ligne Europass, y compris les normes ouvertes, et tient dûment compte de leurs positions;
  - c) assure que, au niveau de l'Union, les parties prenantes concernées soient associées à la mise en œuvre et à l'évaluation de la présente décision;
  - d) met en place des activités d'apprentissage et des échanges de bonnes pratiques entre les États membres et, le cas échéant, facilite le conseil entre pairs à la demande des États membres; et
  - e) veille à ce que des actions de promotion, d'orientation et d'information effectives et adéquates soient menées au niveau de l'Union à l'intention des utilisateurs et parties prenantes concernés, y compris les personnes handicapées.

#### *Article 7*

#### **Missions des États membres**

1. Chaque État membre est responsable de la mise en œuvre de la présente décision à l'échelon national au travers des services nationaux compétents et sans préjudice des dispositions nationales en matière d'application et d'organisation. À cet égard, les États membres:
- a) coordonnent les activités liées à la mise en œuvre des outils internet Europass;
  - b) favorisent l'utilisation et renforcent la connaissance et la visibilité de l'Europass;
  - c) promeuvent et fournissent des informations sur les services d'orientation en matière de mobilité transnationale à des fins d'apprentissage et de gestion de carrière, y compris, le cas échéant, les services d'orientation individuelle;
  - d) mettent des informations sur les possibilités d'apprentissage, les certifications et les pratiques de reconnaissance à disposition sur la plateforme en ligne Europass, y compris au moyen de liens vers des sites internet nationaux pertinents;
  - e) associent les parties prenantes de tous les secteurs concernés aux activités relevant de leur responsabilité et favorisent la coopération parmi les parties prenantes publiques et privées dans ces activités.
2. La transmission d'informations à la plateforme en ligne Europass au titre de l'article 3, paragraphe 2, ne crée pas d'obligations supplémentaires pour les États membres.

#### *Article 8*

#### **Traitement et protection des données**

Les mesures prévues par la présente décision sont exécutées dans le respect du droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel, notamment la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> et le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

*Article 9***Suivi et évaluation**

1. La Commission rend compte des progrès accomplis et des évolutions futures attendues à la suite de l'adoption de la présente décision, selon les besoins, dans le contexte des cadres stratégiques appropriés ayant pour objet l'enseignement, la formation et l'emploi.
2. Au plus tard le 23 mai 2023, et tous les cinq ans par la suite, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation de la mise en œuvre et de l'impact de la présente décision.
3. L'évaluation est effectuée par un organisme indépendant sur la base d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs élaborés par la Commission en concertation avec les États membres.

*Article 10***Pays participants**

1. La participation aux activités visées dans la présente décision est ouverte aux membres de l'Espace économique européen qui ne sont pas des États membres de l'Union conformément aux conditions prévues dans l'accord sur l'Espace économique européen.
2. La participation est également ouverte aux États en voie d'adhésion, aux États candidats et aux États candidats potentiels à l'adhésion à l'Union, conformément aux accords qu'ils ont conclus avec l'Union.

*Article 11***Dispositions financières**

La mise en œuvre de la présente décision au niveau national est cofinancée par des programmes de l'Union. Les crédits annuels sont autorisés par le Parlement européen et le Conseil dans la limite du cadre financier pluriannuel.

*Article 12***Abrogation et dispositions transitoires**

1. La décision n° 2241/2004/CE est abrogée.
2. Le système d'information Europass sur l'internet, établi par la décision n° 2241/2004/CE, continue de fonctionner jusqu'à ce que la plateforme en ligne Europass, établie par la présente décision, soit mise en place et devienne opérationnelle.

*Article 13***Entrée en vigueur**

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

Fait à Strasbourg, le 18 avril 2018.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*La présidente*

L. PAVLOVA

---

ISSN 1977-0693 (édition électronique)  
ISSN 1725-2563 (édition papier)



**Office des publications de l'Union européenne**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**FR**

