

Bruxelles, le 1.2.2017
SWD(2017) 26 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil

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

{COM(2017) 47 final}
{SWD(2017) 27 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact concernant la proposition de directive 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

A. Nécessité d'une action

Quel est le problème?

Principaux problèmes:

- 1) difficultés concernant la reconnaissance mutuelle de la formation
- 2) pertinence insuffisante du contenu de la formation par rapport aux besoins des conducteurs
- 3) difficultés et incertitudes juridiques dans l'interprétation des exemptions
- 4) incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs et la directive relative au permis de conduire

Quel objectif cette initiative devrait-elle atteindre?

Objectif général: contribuer à la sécurité routière et à la libre circulation des conducteurs professionnels

Objectifs spécifiques (OS):

- 1) rationaliser les pratiques administratives pour la reconnaissance mutuelle dans les États membres
- 2) inclure les TIC, la sécurité routière et l'utilisation efficace du carburant dans le contenu de la formation
- 3) améliorer la clarté juridique et la cohérence avec d'autres actes législatifs de l'UE

Quelle est la valeur ajoutée de l'action à l'échelle de l'Union?

Solutions efficaces aux problèmes transnationaux

Meilleurs systèmes de formation

Conditions de concurrence équitables pour les opérateurs de transport routier en ce qui concerne les normes de sécurité routière

B. Solutions

Quelles sont les options législatives et non législatives qui ont été envisagées? Y a-t-il une option privilégiée? Pourquoi?

Options législatives pour l'OS1:

- a) reconnaissance obligatoire des CAP (certificats d'aptitude professionnelle) entre les États membres
- b) obligation de délivrer des cartes de qualification de conducteur (DQC) lorsque le code 95 ne peut être indiqué sur le permis de conduire
- c) extension du système d'échange d'informations sur les permis de conduire (RESPER) de manière à inclure la formation CAP

Mesures alternatives concernant les conducteurs hors UE:

- 1) reconnaissance des attestations de conducteur même si le code 95 n'est pas indiqué, ou
- 2) apposition du code 95 sur l'attestation de conducteur

Pour les OS2 et OS3:

- amélioration de la pertinence de la formation, en mentionnant clairement la possibilité d'apprentissage en ligne et de formation mixte
- clarification du champ des exemptions
- alignement des conditions d'âge minimum avec la directive «permis de conduire»

Option privilégiée: OS1 option b), ainsi que la mesure alternative 1.

Qui soutient quelle option?

Les parties intéressées étaient favorables à toutes les options, en principe.

L'Union internationale des transports routiers (IRU) était en faveur d'améliorer le système de formation existant et de l'adapter aux besoins actuels
Les États membres s'inquiétaient de la charge que pourrait représenter la délivrance des cartes de qualification de conducteur

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Résolution des problèmes de reconnaissance mutuelle et économies de coûts représentant 2,3 millions d'EUR pour les entreprises et 6,7 millions d'EUR pour les conducteurs (2018-2030)
Efficacité accrue des systèmes de formation
Amélioration de la clarté et de la cohérence de la directive avec d'autres actes juridiques pertinents de l'UE

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Estimation des coûts (2018-2030):
coûts liés à la réglementation: 6,3 millions d'EUR
coûts de transition (sur quatre ans) liés aux changements relatifs au contenu de la formation: à concurrence de 14,1 millions d'EUR

Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les micro-entreprises?

Les PME de transport devraient bénéficier d'une augmentation de l'offre de main-d'œuvre et d'une réduction des coûts
Les coûts éventuels liés à la révision du contenu de la formation ne devraient pas dépasser 5 %.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?

Néant, hormis les coûts liés à la réglementation

Y aura-t-il d'autres incidences notables?

Non

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

La Commission surveillera les effets des nouvelles mesures en coopération avec les États membres et les acteurs concernés