



Attestation de la formation continue transfrontalière des chauffeurs routiers dans la Grande Région -notamment en Allemagne et en France-

– Proposition de solution –

TASK FORCE



Grenzgänger / Frontaliers





I. Présentation de la problématique

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 voyageurs¹ impose aux conducteurs employés ou engagés par une entreprise établie dans un État membre une obligation de formation et de formation continue². Pour obtenir l'autorisation de circuler dans le cadre du transport commercial de marchandises ou de voyageurs, le conducteur devra prochainement être muni d'une preuve attestant de sa qualification³.

Actuellement, les chauffeurs routiers frontaliers⁴ ne peuvent pas toujours satisfaire à cette exigence. Cette problématique touche les chauffeurs routiers résidant en France, titulaires d'un permis de conduire français et effectuant une formation continue (coordonnée par leur employeur) dans l'État d'emploi, à savoir l'Allemagne. Au terme de la formation continue, le centre de formation délivre aux chauffeurs routiers un certificat d'aptitude professionnel (CAP) qui atteste le suivi de celle-ci. Ce document ne correspond pas à la preuve reconnue au sein de l'Union européenne, visée par la directive 2003/59/CE. Pour certifier que le chauffeur routier ressortissant d'un État membre est titulaire d'une preuve telle que celle envisagée par la directive, les États membres sont tenus d'apposer le code communautaire 95 harmonisé et prévu à cet effet soit sur le permis de conduire soit sur la nouvelle carte de qualification de conducteur⁵.

¹ Directive 2003/59/EG 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, modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008.

² L'obligation s'applique également aux conducteurs exerçant leur métier à titre indépendant, dans la mesure où ils sont ressortissants d'un État membre de l'UE, conformément à l'art. 1 de la directive 2003/59/CE.

³ Concernant la formation continue, cf. l'annexe du rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité européen économique et social et au Comité des régions sur la mise en œuvre de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, du 12 juillet 2012 COM (2012) 385 final.

⁴ En droit européen, le terme « travailleur frontalier » désigne toute personne qui exerce une activité salariée ou non salariée dans un État membre et qui réside dans un autre État membre où elle retourne en principe chaque jour ou au moins une fois par semaine.

⁵ Cf. considérant 15 de la directive 2003/59/CE.



Dans le cas cité de chauffeurs routiers résidant en France et titulaires d'un permis de conduire français, aussi bien les autorités allemandes que françaises ne sont actuellement pas en mesure de délivrer une attestation de preuve correspondante.

À partir des objectifs de la directive 2003/59/CE, le présent rapport d'expertise met en lumière la problématique aux niveaux européen et national, à savoir des États membres de la Grande Région, et plus particulièrement entre la France et l'Allemagne. Le rapport se termine sur une proposition de solution.

II. Objectifs de la directive 2003/59/CE

La directive européenne relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs⁶, édictée en 2003, a pour but de garantir la qualité du conducteur⁷. Conformément aux objectifs stipulés, les États membres devaient la transposer dans leur législation nationale au plus tard le 10 septembre 2006.

Afin de garantir que l'activité de conduite dans le domaine du transport commercial de marchandises et de voyageurs est exercée uniquement par des conducteurs dûment qualifiés, l'article 3 de la directive la subordonne à une obligation de qualification initiale, mais aussi de formation continue. Cette dernière vise à permettre aux conducteurs de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur fonction. Il en résulte pour les États membres l'obligation de mettre en place un système de formation continue correspondant. La forme que celui-ci doit revêtir est précisée à l'annexe I, section 4 de la directive.

La participation aux cours de formation continue, organisés par des centres de formation agréés des différents États membres⁸, est obligatoire. Les conducteurs sont tenus de suivre un cours de répétition et de remise à niveau tous les cinq ans.

⁶ Considérant 4 de la directive 2003/59/CE.

⁷ Directive 2003/59/EG 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, modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008.

⁸ Article 7 paragraphe 2 phrase 1 en liaison avec l'annexe I, section 5 de la directive 2003/59/CE et le considérant 12.



Contrairement à la qualification initiale, les conducteurs sont libres de choisir le lieu de leur formation continue entre l'État membre où ils ont leur résidence normale ou celui dans lequel ils travaillent⁹.

Selon la directive, les autorités compétentes des États membres ou les centres de formation agréés doivent délivrer au conducteur¹⁰ un CAP attestant de la formation continue¹¹. Celui-ci atteste uniquement la qualification obtenue dans l'État membre correspondant et n'est donc pas reconnu per se comme une preuve du suivi de la formation continue par les autres États membres. Selon la directive, le conducteur acquiert une preuve reconnue dans l'ensemble de l'UE, dans un second temps¹².

En effet, l'article 10 paragraphe 1 de la directive 2003/59/CE stipule que les autorités compétentes des États membres doivent, sur la base du CAP, apposer en sus le code communautaire 95, soit sur le permis de conduire, soit sur la « carte de qualification de conducteur », établie selon le modèle harmonisé prévu par la directive¹³.

Conclusion : Selon l'article 10 paragraphe 1 de la directive 2003/59/CE, il existe deux possibilités pour les États membres afin d'attester du suivi de la formation continue à l'intérieur de l'Union européenne :

1. Mention du code communautaire 95 sur le permis de conduire
2. Délivrance d'une carte de qualification de conducteur à établir selon le modèle communautaire et comportant le code communautaire 95.

⁹ Article 9 paragraphe 3 de la directive 2003/59/CE.

¹⁰ Article 8 paragraphe 1 de la directive 2003/59/CE.

¹¹ L'attestation en question est appelée « certificat d'aptitude professionnelle » en Belgique, « Bescheinigung » en Allemagne, « attestation de formation » en France et « certificat de formation attestant de la formation continue » au Luxembourg. Le présent dossier utilise la terminologie de la directive.

¹² Cf. à ce sujet le considérant 15 de la directive selon lequel les États membres devraient apposer le code harmonisé communautaire prévu à cet effet pour faciliter la reconnaissance mutuelle des différents CAP.

¹³ Cf. annexe II de la directive 2003/59/CE.



III. Situation juridique et pratique au sein de la Grande Région

Dans le cadre de la transposition de la directive, les États membres de la Grande Région ont choisi par rapport à la preuve de la formation continue des chemins différents. Les procédures en question, ainsi que leurs conséquences pour les chauffeurs routiers frontaliers actifs dans la Grande Région, sont présentées ci-après.

1. Allemagne

La République fédérale d'Allemagne a transposé la directive 2003/59/CE en droit national avec la loi portant sur la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (BKrQG)¹⁴, ainsi que le règlement portant sur la qualification des conducteurs (BKrFQV¹⁵).

L'Allemagne a choisi de prouver le suivi de la formation continue en apposant le code communautaire 95 sur le permis de conduire (article 5 paragraphe 2 phrase 1 BKrFQV). Selon l'article 5 paragraphe 2 phrase 1 demi-phrase 2, elle ne peut toutefois apposer le code communautaire 95 que lorsqu'un permis de conduire allemand peut être délivré, ce qui signifie que la personne doit avoir sa résidence normale en Allemagne¹⁶.

La constellation ici considérée d'un travailleur frontalier résidant en France, titulaire d'un permis de conduire français et ayant accompli sa formation en Allemagne, ne remplit pas cette condition. Les autorités allemandes compétentes en matière de permis de conduire ne sont pas autorisées à apposer le code communautaire 95 sur un permis de conduire français. De plus le défaut de résidence en Allemagne ne permet pas au travailleur frontalier d'obtenir un permis de conduire allemand.

¹⁴ Loi allemande du 14 août 2006, Journal officiel de la République fédérale d'Allemagne BGBl. I 2006, p. 1958 ss. (Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- und Personenverkehr).

¹⁵ Règlement sur l'adoption et la modification des prescriptions du droit des transports concernant l'exécution de la loi allemande sur la qualification des conducteurs du 22 août 2006, Journal officiel de la République fédérale d'Allemagne BGBl. I 2006, p. 2108 ss. (Verordnung über den Erlass und die Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften zur Durchführung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes).

¹⁶ Article 7 paragraphe 1 phrase 1 du règlement portant sur le permis de conduire (Fahrerlaubnis-Verordnung) du 13 décembre 2010, Journal officiel de la République fédérale d'Allemagne BGBl. I 2010, p. 1980, modifié en dernier lieu par l'article 2 du règlement du 26 juin 2012, Journal officiel de la République fédérale d'Allemagne BGBl. I 2012, p. 1394.



En conséquence, les travailleurs frontaliers titulaires d'un permis de conduire étranger obtiennent en ce moment seulement le CAP qui leur est remis par le centre de formation agréé. Ce CAP ne constitue toutefois pas une preuve du suivi de la formation continue au sens de l'article 10 paragraphe 1 de la directive 2003/59 CE¹⁷.

Conclusion : Dans le cadre de la transposition de la directive 2003/59/EC en droit national, la République fédérale d'Allemagne a choisi d'attester la formation en apposant le code communautaire 95 sur le permis de conduire. En conséquence, un travailleur frontalier répondant à la constellation ici considérée ne peut obtenir d'attestation de formation continue reconnue au sein de l'UE.

2. Belgique

En Belgique, la directive 2003/59/CE a été transposée en droit national par l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules¹⁸.

L'article 6 paragraphe 2 en liaison avec l'article 8 paragraphe 2 de l'arrêté royal stipule, à l'instar de l'Allemagne, que l'aptitude professionnelle est attestée par la mention du code communautaire 95 sur le permis de conduire.

Les autorités belges compétentes¹⁹ ne sont pas non plus habilitées à apposer le code communautaire 95 sur un permis de conduire étranger. Pour un travailleur frontalier titulaire d'un permis de conduire étranger, qui ne peut obtenir de permis de conduire belge car il ne réside pas en Belgique, cela signifie donc que seul un CAP peut lui être délivré.

¹⁷ La non présentation de l'attestation par les conducteurs lors d'un contrôle est sanctionnée par une amende pour le salarié et l'employeur. Au Luxembourg, cette même infraction peut donner lieu à une peine d'emprisonnement (article 7 de la loi du 5 juin 2009 relative à la qualification et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs).

¹⁸ Arrêté royal relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E (M.B. du 10 mai 2007, S. 25721 ff), intitulé remplacé par l'AR 2011-04-28/01 en vigueur au 19 janvier 2013 et dernièrement modifié par l'arrêté royal du 15 juillet 2011.

¹⁹ Conformément à l'article 8 paragraphe 2 de l'arrêté royal préalablement cité, le code communautaire est apposé par les autorités mentionnées à l'article 7 de l'arrêté royal relatif au permis de conduire du 23 mars 1998, cf. arrêté royal relatif au permis de conduire du 23 mars 1998, (M.B. du 30.04.1998, p. 13483 ss.), modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 11 juillet 2012.



En revanche, il ne peut se voir octroyer d'attestation (preuve) au sens de l'article 10 paragraphe 1 de la directive 2003/59/CE, à savoir la mention du code communautaire 95.

Conclusion : En Belgique, la formation continue est attestée via la mention du code communautaire sur le permis de conduire. Comme en Allemagne, cela signifie pour un travailleur frontalier ayant suivi sa formation continue dans l'État d'emploi et titulaire d'un permis de conduire étranger, qu'il ne peut obtenir d'attestation de formation continue au sens de l'article 10 paragraphe 1 de la directive.

3. France

À la différence de la Belgique et de l'Allemagne, la France a opté pour l'apposition du code communautaire 95 sur la carte de qualification de conducteur²⁰. Cela ressort du décret du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs²¹, visant à transposer en droit français la directive 2003/59/CE. L'arrêté du 31 décembre 2010²² définit précisément les modalités de délivrance de la carte de qualification de conducteur et contient, à l'annexe I, le modèle prévu par la directive.

En France, le service centralisé « Chronoservices »²³ est responsable de la délivrance et de la gestion de la carte de qualification de conducteur. Les informations requises à cet effet lui sont directement transmises par le centre de formation agréé en France, auprès duquel le conducteur a suivi sa formation continue. À cet égard, peu importe que le conducteur soit titulaire d'un permis de conduire français ou étranger. Outre les conditions

²⁰ Article 19 du décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs.

²¹ Décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs, modifié en dernier lieu par le décret n°2010-931 du 24 août 2010.

²² Arrêté du 31 décembre 2010 fixant les conditions de délivrance de la carte de qualification de conducteur et modifiant l'arrêté du 4 juillet 2008 définissant le modèle des attestations relatives à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs, publié au Journal Officiel de la République Française du 20 janvier 2011, p. 6 ss.

²³ Conformément à l'article 19 du décret du 11 septembre 2007 en liaison avec l'article 2 paragraphe 1 de l'arrêté du 31 décembre 2010, cette tâche a été confiée à Chronoservices.



de qualification nécessaires, Chronoservices exige uniquement que la formation continue se soit déroulée dans un centre agréé en France.

Ainsi, un travailleur frontalier résidant en Allemagne et ayant suivi une formation continue au sein d'un centre français peut obtenir une carte de qualification de conducteur, même s'il n'est pas titulaire d'un permis de conduire français. Il dispose ainsi d'une attestation (preuve) au sens de l'article 10 paragraphe 1 de la directive 2003/59/CE.

A contrario, selon l'arrêté, la carte de qualification de conducteur ne peut être délivrée au travailleur frontalier résidant en France et ayant suivi sa formation continue, par exemple, en Allemagne. L'apposition du code communautaire 95 sur le permis de conduire est exclue en l'espèce car la France n'a jamais fait usage de cette possibilité prévue par la directive.

Conclusion : Pour attester du suivi de la formation continue, la France a opté pour la carte de qualification de conducteur. Celle-ci peut être également octroyée aux travailleurs frontaliers ayant suivi leur formation continue au sein d'un centre français. En revanche, elle ne peut être délivrée à un travailleur frontalier résidant en France et ayant suivi sa formation continue dans l'État d'emploi.



4. Luxembourg

Au Grand-Duché de Luxembourg, la directive 2003/59/CE a été transposée en droit luxembourgeois par trois actes législatifs nationaux, à savoir la loi du 5 juin 2009²⁴, le règlement grand-ducal du 2 octobre 2009²⁵ et le règlement ministériel du 22 janvier 2010²⁶.

Contrairement aux trois autres États membres de la Grande Région, le Luxembourg n'a pas opté pour l'application d'une seule des possibilités d'attestation (preuve) prévues par la directive, mais a intégré les deux options dans sa législation nationale.

Au titre de l'article 7 paragraphe 1 du règlement grand-ducal, le type d'attestation est déterminé par le lieu de résidence ordinaire. Le code communautaire 95 est apposé sur le permis de conduire des personnes résidant au Grand-Duché de Luxembourg par l'autorité compétente en la matière. Les personnes ne résidant pas au Luxembourg reçoivent une carte de qualification de conducteur conforme au modèle communautaire.

Pour les travailleurs frontaliers employés au Luxembourg, cela signifie que leur formation continue au Luxembourg est sanctionnée par une attestation sous la forme d'une carte de qualification de conducteur. De manière générale, les travailleurs frontaliers bénéficient d'une d'attestation (preuve) reconnue dans l'ensemble de l'UE.

²⁴ Loi 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 le développement et la diversification économiques et l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, publiée au Mémorial du Grand-Duché de Luxembourg n°176 du 6 août 2009, p. 2564 ss., modifiée en dernier par la loi du 16 mars 2012 (M. A n° 77, du 24 avril 2012, p. 850).

²⁵ 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, publié au Mémorial du Grand-Duché de Luxembourg n°204 du 16 octobre 2009, p. 3514 ss., modifié en dernier lieu par le règlement grand-ducal du 13 avril 2012 (M. A n°77, du 24 avril 2012, p. 851 s).

²⁶ Règlement ministériel du 22 janvier 2010 relatif à l'instauration de la commission consultative et de l'examen prévus 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 (M. n°19 du 12 février 2010, p. 254 ss).



Conclusion : Le Grand-Duché de Luxembourg a introduit les deux possibilités d'attestation (preuve) de formation continue prévues par la directive. L'attestation sous forme de mention du code communautaire 95 sur le permis de conduire luxembourgeois est délivrée aux personnes ayant leur résidence ordinaire au Luxembourg. Si cette condition n'est pas remplie, dans le cas des travailleurs frontaliers notamment, une carte de qualification de conducteur est établie selon le modèle communautaire.

IV. Solutions possibles

En dépit de la transposition en droit national de la directive relative à l'attestation de formation continue par tous les États membres de la Grande Région, il ressort de la synthèse précédente que le groupe des travailleurs frontaliers n'est pas suffisamment pris en compte dans toutes ses constellations. Cela est notamment imputable aux voies différentes empruntées par les États membres pour choisir parmi les possibilités d'attestation prévues par la directive.

Deux approches de solutions possibles sont présentées ci-après, assorties de leurs avantages et inconvénients respectifs. À cet égard, la problématique est abordée notamment sous l'angle franco-allemand.

1. Reconnaissance du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) d'un centre de formation étranger et délivrance de l'attestation par l'État de résidence

L'une des solutions parfois avancée consiste à dire que l'État de résidence, en l'occurrence la France, reconnaisse le CAP délivré dans l'État d'emploi, en l'espèce l'Allemagne, et délivre sur cette base une carte de qualification de conducteur.

Dans le présent contexte, il convient toutefois de rappeler que la directive 2003/59/CE présente deux possibilités d'attestation de formation continue au sein de l'Union européenne, à savoir la mention du code communautaire 95 sur le permis de conduire et



la mention de ce même code sur la carte de qualification de conducteur à délivrer. En revanche, la directive ne prévoit pas expressément la reconnaissance du CAP par les États membres, l'on peut en conclure qu'aucune obligation correspondante n'est faite aux États membres. En ce sens, une reconnaissance du CAP de la part de la République française dépendrait de sa « bonne volonté ».

La reconnaissance de CAP étrangers serait notamment entravée par l'absence de modèle harmonisé en la matière en Allemagne. Il en résulterait pour les autorités françaises, tout d'abord, une incertitude quant à l'authenticité du document, laquelle ne pourrait être levée que par de plus amples mesures, telles que l'obligation de fournir un CAP traduit et certifié conforme.

L'actuelle situation juridique nationale est également problématique. Selon les prescriptions françaises en vigueur, une carte de qualification de conducteur ne peut être délivrée qu'aux personnes ayant effectué leur formation continue auprès d'un centre agréé en France. En revanche, la délivrance de cette carte à des travailleurs frontaliers ayant suivi une formation continue en Allemagne n'est pas prévue par la réglementation actuelle. Il conviendrait ainsi de modifier la législation nationale afin de pouvoir, dans ces constellations, délivrer une carte de qualification de conducteur.

2. Introduction d'une carte de qualification de conducteur en Allemagne

Une autre possibilité envisageable consiste à introduire la délivrance d'une carte de qualification de conducteur en Allemagne.

Comme expliqué précédemment, la directive 2003/59/CE prévoit deux possibilités d'attestation (preuve) de la formation continue. Celles-ci ne s'excluent pas l'une l'autre, mais peuvent être cumulées par les États membres, comme l'a montré l'exemple du Luxembourg.

L'introduction d'une deuxième possibilité d'attestation via une carte de qualification de conducteur revêt différents avantages. Contrairement à la solution présentée précédemment, l'Allemagne pourrait seule décider du changement de sa réglementation



et ainsi délivrer aux travailleurs frontaliers ayant effectués une formation continue en Allemagne une attestation au sens de la directive.

L'introduction de la carte de qualification de conducteur serait profitable à tous les travailleurs frontaliers accomplissant leur formation continue en Allemagne. Il ne serait ainsi plus nécessaire d'élaborer conjointement avec les différents États frontaliers des principes de reconnaissance mutuelle de la formation continue.

V. Conclusion

Pour pallier au problème considéré, la Task Force Frontaliers recommande l'introduction en Allemagne d'une carte de qualification de conducteur sur laquelle serait apposé le code communautaire 95.

À cet égard, l'Allemagne pourrait s'inspirer de la réglementation luxembourgeoise, selon laquelle le code communautaire 95 est apposé sur le permis de conduire des personnes résidant sur le territoire national. Pour toutes les autres personnes, une carte de qualification de conducteur serait délivrée, assortie du code communautaire 95. Cette solution présente l'avantage de permettre de conserver l'essentiel du système actuel existant en Allemagne. La carte de qualification de conducteur et, par conséquent, les coûts subséquents, ne seraient générés que pour les travailleurs frontaliers.

Une telle approche permettrait à l'Allemagne d'agir en toute autonomie et de délivrer à tous les travailleurs frontaliers ayant suivi leur formation continue sur le territoire national une attestation (preuve) correspondante.

La recommandation de la Task Force Frontaliers s'applique de la même manière à la Belgique, qui connaît une situation juridique comparable en raison de son choix en matière d'attestation de formation continue, à savoir la mention sur le permis de conduire.

Concernant l'Allemagne, la solution recommandée supposerait la modification de l'article 5 paragraphe 2 BKrFQV. En Belgique, il conviendrait de modifier l'article 8 paragraphe 1 de l'arrêté royal du 4 mai 2007 en y ajoutant la carte de qualification de conducteur en tant qu'attestation reconnue.



Indication pratique

Information importante à l'attention des travailleurs frontaliers chauffeurs routiers exerçant leur activité en Allemagne ou en Belgique qui possèdent un permis de conduire français:

Actuellement les institutions allemandes et belges n'ont pas la possibilité de délivrer aux frontaliers une attestation reconnue au sens de la directive européenne n°2003/59/CE de leur formation continue puisqu'elles ne sont pas habilitées à apposer le code 95 sur un permis étranger.

La délivrance d'une attestation correspondant aux exigences européennes nécessite une modification des législations nationales actuelles. Un changement de législation est une procédure qui peut durer dans le temps.

Une solution pratique à la problématique actuelle est, pour ces personnes, d'effectuer la formation continue obligatoire en France. L'institution française délivre alors une carte de qualification de conducteur qui est reconnue dans l'ensemble de l'espace de l'Union européenne.

Task Force Frontaliers
27 juillet 2012

Ministère de l'Economie, du Travail, de l'Energie et du Transport de la SARRE
Task Force Frontaliers • Talstraße 51 • 66119 Sarrebruck
taskforce.grenzgaenger@arbeit.saarland.de
www.tf-frontaliers.eu