



TEXTES ADOPTÉS

P9_TA(2024)0095

Permis de conduire

Résolution législative du Parlement européen du 28 février 2024 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2023)0127),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C9-0035/2023),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 14 juin 2023¹,
 - après consultation du Comité des régions,
 - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A9-0445/2023),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ JO C 293 du 18.8.2023, p. 133.

Amendement 1

Proposition de directive Considérant -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(-1) L'Union s'est engagée, dans le cadre de son objectif «Vision zéro», à ce qu'il n'y ait plus aucun décès lié à la circulation d'ici 2050, comme le rappelle la stratégie de 2020 pour une mobilité durable et intelligente. En 2017, le Conseil informel «Transports» de La Valette a convenu que le nombre toujours élevé de morts et de blessés graves sur les routes constituait un problème sociétal majeur et a publié une déclaration appelant la Commission, entre autres, à préparer un cadre politique et juridique renforcé en matière de sécurité routière qui s'appliquerait pendant dix ans à compter de 2020, afin de réduire le nombre de décès et d'améliorer la protection des usagers de la route, en particulier des personnes vulnérables, qui sont le plus souvent les victimes de ces accidents.

Amendement 2

Proposition de directive Considérant -1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(-1 bis) Les efforts déployés jusqu'à présent par les pouvoirs publics ont permis de réduire le nombre de morts sur les routes de 51 400 en 2001 à 19 800 en 2021. Ces chiffres sont inférieurs à l'objectif de l'Union consistant à réduire de 75 % le nombre de morts sur les routes entre 2001 et 2020. En outre, les progrès réalisés au cours de la première décennie pour réduire de moitié le nombre de morts sur les routes ont ensuite stagné.

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 2

Texte proposé par la Commission

2) Il convient d'actualiser le cadre actuel pour l'adapter à la nouvelle ère, durable, inclusive, intelligente et résiliente. Celui-ci devrait tenir compte de la nécessité de réduire les émissions provenant des transports, de la numérisation, des tendances démographiques et des évolutions technologiques afin de renforcer la compétitivité de l'économie européenne. Il importe de simplifier et de numériser les procédures administratives afin de supprimer les obstacles qui subsistent, tels que les charges administratives, à la libre circulation des conducteurs qui transfèrent leur résidence dans un État membre autre que l'État de délivrance du permis. Un cadre harmonisé de l'Union pour les permis de conduire standard devrait couvrir les permis de conduire tant physiques que mobiles et prévoir leur reconnaissance mutuelle lorsqu'ils ont été dûment délivrés conformément à la présente directive.

Amendement

(2) Il convient d'actualiser le cadre actuel pour l'adapter à la nouvelle ère, durable, inclusive, intelligente et résiliente. Celui-ci devrait tenir compte de la nécessité de réduire les émissions **et la consommation énergétique** provenant des transports, **notamment par une utilisation accrue de véhicules à énergie de substitution, ainsi que** de la numérisation, des tendances démographiques et des évolutions technologiques afin de renforcer la compétitivité de l'économie européenne. Il importe de simplifier et de numériser les procédures administratives afin de supprimer les obstacles qui subsistent, tels que les charges administratives, à la libre circulation des conducteurs qui transfèrent leur résidence dans un État membre autre que l'État de délivrance du permis. Un cadre harmonisé de l'Union pour les permis de conduire standard devrait couvrir les permis de conduire tant physiques que mobiles **de toutes catégories** et prévoir leur reconnaissance mutuelle lorsqu'ils ont été dûment délivrés conformément à la présente directive.

Amendement 5

Proposition de directive Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Il convient de veiller à ce que le traitement des données à caractère personnel aux fins de la mise en œuvre de la présente directive soit conforme au cadre de l'Union en matière de protection des données, en particulier au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du

Amendement

(4) Il convient de veiller à ce que le traitement des données à caractère personnel aux fins de la mise en œuvre de la présente directive soit conforme au cadre de l'Union en matière de protection des données, en particulier au règlement (UE) 2016/679 du Parlement

Conseil⁵³ .

⁵³ 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 (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

européen et du Conseil⁵³ **et à la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil^{53 bis} .**

⁵³ 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 (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

^{53 bis} **Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).**

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) La présente directive établit une base juridique pour le stockage d'un ensemble obligatoire de données à caractère personnel dans les permis de conduire physiques et leurs puces électroniques ou codes QR et dans les permis de conduire mobiles afin de garantir un niveau élevé de sécurité routière dans l'ensemble de l'Union, conformément à l'article 6, paragraphe 1, point e), et, le cas échéant, à l'article 9, paragraphe 2, point g), du règlement (UE) 2016/679. Ces données devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour prouver le droit de conduire d'une personne, identifier cette personne et vérifier son droit de conduire et son identité. La présente directive prévoit également des garanties supplémentaires pour assurer la protection des données à caractère personnel divulguées au cours de

Amendement

(5) La présente directive établit une base juridique pour le stockage d'un ensemble obligatoire de données à caractère personnel dans les permis de conduire physiques et leurs puces électroniques ou codes QR et dans les permis de conduire mobiles afin de **prouver et de vérifier le droit d'une personne de conduire ainsi que son identité, l'objectif étant de** garantir un niveau élevé de sécurité routière dans l'ensemble de l'Union, conformément à l'article 6, paragraphe 1, point e), et, le cas échéant, à l'article 9, paragraphe 2, point g), du règlement (UE) 2016/679. Ces données devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour prouver le droit de conduire d'une personne, identifier cette personne et vérifier son droit de conduire et son identité. La présente directive prévoit également des garanties supplémentaires

la vérification.

pour assurer la protection des données à caractère personnel divulguées au cours de la vérification.

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Afin d'assurer la clarté juridique et de garantir une transition sans heurts entre la présente directive et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire⁵⁴, les États membres devraient pouvoir stocker des données à caractère personnel supplémentaires sur une puce électronique, si cela est prévu par le droit national conformément au règlement (UE) 2016/679. La présente directive ne sert toutefois pas de base juridique pour l'inclusion de ces données supplémentaires.

⁵⁴ 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).

Amendement

(6) Afin d'assurer la clarté juridique et de garantir une transition sans heurts entre la présente directive et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire, les États membres devraient pouvoir stocker des données à caractère personnel supplémentaires sur une puce électronique, si cela est prévu par le droit national conformément au règlement (UE) 2016/679. ***En tout état de cause, toute donnée stockée sur une telle puce devrait être conservée uniquement jusqu'à la fin de la période de validité du permis de conduire.*** La présente directive ne sert toutefois pas de base juridique pour l'inclusion de ces données supplémentaires.

⁵⁴ 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).

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 bis) Le permis de conduire mobile devrait garantir le niveau de sécurité le plus élevé possible pour les données à caractère personnel utilisées pour l'identification et l'authentification, que

ces données soient stockées localement, dans des registres décentralisés ou à l'aide de solutions en nuage, et en tenant compte des différents niveaux de risque. Malgré la nécessité d'une authentification forte de l'utilisateur, l'utilisation de données biométriques pour identifier et authentifier des données à caractère personnel ne devrait pas être une condition préalable à l'utilisation du permis de conduire mobile. Les données biométriques utilisées aux fins de l'authentification d'une personne physique conformément au règlement (UE) 2016/679 ne devraient pas être stockées dans le nuage sans le consentement explicite de l'utilisateur. L'utilisation de données biométriques devrait être limitée aux situations spécifiques visées à l'article 9 du présent règlement, et exige des mesures organisationnelles et de sécurité proportionnées au risque que le traitement de ces données peut entraîner pour les droits et libertés des personnes physiques et conformément au règlement (UE) 2016/679.

Amendement 9

Proposition de directive Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) La transformation numérique est l'une des priorités de l'Union. Dans le cas du transport routier, elle contribuera à supprimer les obstacles administratifs qui subsistent, tels que ceux liés à la durée de délivrance des permis de conduire physiques et à la libre circulation des personnes. Par conséquent, il convient d'établir une norme de l'Union distincte pour les permis de conduire mobiles délivrés au sein de l'Union. Afin de faciliter la transformation numérique, les permis de conduire mobiles devraient être délivrés *par défaut* à compter du [date

Amendement

(10) La transformation numérique est l'une des priorités de l'Union. Dans le cas du transport routier, elle contribuera à supprimer les obstacles administratifs qui subsistent, tels que ceux liés à la durée de délivrance des permis de conduire physiques et à la libre circulation des personnes. Par conséquent, il convient d'établir une norme de l'Union distincte pour les permis de conduire mobiles délivrés au sein de l'Union. Afin de faciliter la transformation numérique, les permis de conduire mobiles devraient être délivrés *en complément du permis de*

d'adoption + 4 ans], sans préjudice du droit du demandeur d'acquérir *soit* un permis physique *soit* les deux *en même temps*.

conduire physique à compter du [date d'adoption + 4 ans], sans préjudice du droit du demandeur *de renoncer à un permis physique ou numérique. Le demandeur doit avoir le droit* d'acquérir *à tout moment le format de permis de conduire auquel il a initialement renoncé. Une approche discrétionnaire devrait rester la règle, tout en garantissant aux demandeurs l'égalité d'accès au format physique et mobile d'un point de vue économique et opérationnel. Le choix d'un permis de conduire physique ne saurait donc être découragé d'aucune façon et il convient en particulier de maintenir l'accès des demandeurs à un permis de conduire physique lorsqu'ils ne peuvent ou ne veulent pas acquérir un permis de conduire mobile. Les États membres devraient veiller à ce que la délivrance ou la nouvelle délivrance d'un permis de conduire physique ait lieu sans retard injustifié et au plus tard dans les deux semaines suivant la date de la demande.*

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Il convient que les permis de conduire mobiles contiennent les informations figurant sur les permis de conduire physiques, mais aussi des informations permettant *de vérifier* l'authenticité des données et *un* pointeur à usage unique. Il importe toutefois de veiller à ce que, même dans ces cas, la quantité de données à caractère personnel mises à disposition soit limitée à ce qui figurerait sur le permis de conduire physique et à ce qui est strictement nécessaire pour vérifier l'authenticité de ces données. Ces données supplémentaires devraient être différentes, en particulier si la personne est titulaire de permis de conduire mobiles sur plusieurs

Amendement

(11) Il convient que les permis de conduire mobiles contiennent les informations figurant sur les permis de conduire physiques, mais aussi des informations permettant *la vérification de* l'authenticité des données et *du* pointeur à usage unique. Il importe toutefois de veiller à ce que, même dans ces cas, la quantité de données à caractère personnel mises à disposition soit limitée à ce qui figurerait sur le permis de conduire physique et à ce qui est strictement nécessaire pour vérifier l'authenticité de ces données, *en particulier la signature électronique de l'autorité de délivrance*. Ces données supplémentaires devraient être différentes,

permis de conduire, à condition que l'État membre de délivrance soit le même.

en particulier si la personne est titulaire de permis de conduire mobiles sur plusieurs permis de conduire, à condition que l'État membre de délivrance soit le même.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) La stratégie de mobilité durable et intelligente définit une vision pour l'UE visant à améliorer considérablement la durabilité de la mobilité et des transports. Les émissions du secteur du transport routier comprennent les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques, le bruit et les microplastiques provenant de l'usure des pneumatiques et des routes. Le style de conduite influence ces émissions, avec des incidences négatives possibles sur l'environnement et la santé humaine. Par conséquent, la formation à la conduite **devrait** donner aux conducteurs les moyens de réduire leur incidence sur les émissions et les préparer à conduire des véhicules à émissions nulles.

Amendement

(12) La stratégie de mobilité durable et intelligente définit une vision pour l'UE visant à améliorer considérablement la durabilité de la mobilité et des transports. Les émissions du secteur du transport routier comprennent les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques, le bruit et les microplastiques provenant de l'usure des pneumatiques et des routes. ***Une présence accrue des véhicules à carburant de substitution est essentielle à la transition écologique. La possibilité que de nouveaux modèles d'un poids plus élevé soient autorisés pour les catégories de permis de conduire B, C ou D, devrait être prise en considération par la présente législation.*** Le style de conduite influence ces émissions, avec des incidences négatives possibles sur l'environnement et la santé humaine. Par conséquent, la formation à la conduite ***et l'examen de conduite devraient*** donner aux conducteurs les moyens de réduire leur incidence sur les émissions, ***y compris grâce à la conduite écologique***, et les préparer à conduire des véhicules à émissions ***faibles ou*** nulles.

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) *Les différences nationales ou régionales en ce qui concerne la catégorisation des ambulances et les catégories de permis nécessaires à la conduite de ces véhicules risquent de perturber la circulation transfrontalière ou la circulation à l'intérieur d'un même État membre. Les ambulances devraient donc faire l'objet d'un traitement spécial au titre de la présente directive. Il convient donc d'autoriser la conduite d'ambulances avec permis de conduire de catégorie B dans toute l'Union, à condition que la masse autorisée de l'ambulance ne dépasse pas 4 250 kg, 2 ans après la délivrance d'un permis de conduire de catégorie B pour la première fois.*

Amendement 13

Proposition de directive Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 bis) *Les moyens de transport individuels jouent un rôle essentiel pour répondre aux besoins de mobilité de millions de citoyens européens, en particulier les habitants des zones rurales et les personnes à mobilité réduite. Néanmoins, dans certains cas, l'accessibilité financière du permis de conduire constitue un obstacle. Les États membres devraient envisager de développer des infrastructures appropriées dans les zones urbaines, périurbaines et rurales afin de réduire les accidents de la route et les embouteillages, ainsi que des politiques ciblées et des programmes de soutien pour les personnes exposées au risque de précarité en matière de transport.*

Amendement 14

Proposition de directive Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Conformément à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006, à laquelle l'UE est partie depuis le 21 janvier 2011, il y a lieu d'adopter des dispositions spécifiques pour faciliter la conduite des véhicules par les personnes handicapées. À ce titre, après accord préalable de la Commission, les États membres devraient être autorisés à exclure de l'application de l'article 6 certains types spécifiques de véhicules à moteur.

Amendement

(15) Conformément à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006, à laquelle l'UE est partie depuis le 21 janvier 2011, il y a lieu d'adopter des dispositions spécifiques pour faciliter la conduite des véhicules par les personnes handicapées. ***En outre, les personnes à mobilité réduite, indépendamment de leur aptitude à conduire un véhicule, doivent jouir de leurs droits en matière de mobilité afin de prévenir la précarité en matière de transport. La mise en œuvre de ces droits en matière de mobilité pourrait impliquer l'utilisation de véhicules individuels ou collectifs adaptés, équipés de dispositifs ou d'équipements particuliers, et d'infrastructures appropriées, y compris en milieu rural.*** À ce titre, après accord préalable de la Commission, les États membres devraient être autorisés à exclure de l'application de l'article 6 certains types spécifiques de véhicules à moteur.

Amendement 15

Proposition de directive Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Il convient de fixer au niveau de l'Union les âges minimaux des demandeurs pour les différentes catégories de permis de conduire. Toutefois, les États membres devraient être autorisés, afin de renforcer encore la sécurité routière, à relever l'âge minimal requis pour conduire certaines catégories de véhicules. ***Dans des circonstances exceptionnelles***, ils devraient être autorisés à abaisser l'âge minimal requis, pour pouvoir tenir compte

Amendement

(16) Il convient de fixer au niveau de l'Union les âges minimaux des demandeurs pour les différentes catégories de permis de conduire. Toutefois, les États membres devraient être autorisés, afin de renforcer encore la sécurité routière, à relever l'âge minimal requis pour conduire certaines catégories de véhicules. ***À titre exceptionnel***, ils devraient être autorisés à abaisser l'âge minimal requis, pour pouvoir tenir compte de situations nationales, en

de situations nationales, en particulier pour permettre la conduite de véhicules utilisés dans le cadre des services d'incendie et de maintien de l'ordre public ou de projets pilotes liés à de nouvelles technologies pour les véhicules.

particulier pour permettre la conduite de véhicules utilisés dans le cadre des services d'incendie, **de protection civile** et de maintien de l'ordre public ou de projets pilotes liés à de nouvelles technologies pour les véhicules.

Amendement 16

Proposition de directive Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 bis) *La mobilité active, qui englobe la marche et l'utilisation de vélos, de vélos électriques et autres moyens de transport léger, tels que les trottinettes électriques, connaît une popularité grandissante dans le contexte de la transition écologique. Leurs usagers circulent plus fréquemment sur les routes européennes et les partagent avec d'autres moyens de transport individuels. Les plus jeunes utilisateurs, qui utilisent de plus en plus particulièrement les trottinettes électriques, les utilisent souvent sans connaître correctement les normes applicables, car ils n'ont pas encore obtenu de permis de conduire pour aucune catégorie. Il en résulte un nombre croissant d'accidents impliquant des trottinettes électriques, dont les principales victimes sont les piétons et les utilisateurs de trottinettes électriques eux-mêmes. Compte tenu des difficultés générales en matière de sécurité routière, les États membres devraient introduire dans leurs programmes scolaires des formations adaptées à l'âge sur les règles de circulation et la sensibilisation aux risques, en vue d'améliorer la sécurité routière. Cela devrait garantir une connaissance approfondie des mesures de sécurité, comme l'utilisation des ceintures de sécurité et du casque, et en particulier la participation à la circulation des usagers vulnérables de la route, tels que les piétons, les cyclistes ou les utilisateurs*

de trottinettes électriques, et l'interaction en toute sécurité avec les véhicules à moteur. Les États membres pourraient introduire des mesures et des programmes supplémentaires pour les utilisateurs de véhicules de mobilité individuelle en vue de réduire les accidents de la circulation ainsi que d'améliorer les règles de sécurité routière et la sensibilisation aux risques.

Amendement 17

Proposition de directive Considérant 16 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 ter) La combinaison d'un âge minimum adéquat pour les permis dans chaque catégorie, qui facilite à la fois l'indépendance des jeunes conducteurs en matière de mobilité et leur accès en temps utile à la conduite professionnelle, et de conditions plus strictes pour les conducteurs novices en ce qui concerne, entre autres, les limites d'alcoolémie, peuvent être bénéfiques pour la sécurité routière.

Amendement 18

Proposition de directive Considérant 16 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 quater) L'évaluation de l'aptitude d'un conducteur à conduire en toute sécurité doit se faire sur la base de critères précis, notamment en tenant compte de son état de santé. Les décisions relatives à la restriction, à la suspension, au retrait ou à l'annulation du permis de conduire devraient être prises au cas par cas et se fonder sur les résultats objectifs d'examens et de tests. Toute forme de discrimination à l'encontre des

conducteurs titulaires d'un permis de conduire sur la seule base de l'âge devrait être inacceptable.

Amendement 19

Proposition de directive Considérant 16 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 quinquies) Le droit au permis de conduire est une garantie de la liberté de circulation et de la participation à la vie économique et sociale, en particulier dans les zones rurales et peu urbanisées où le réseau de transports publics est limité. Le transport individuel est particulièrement important pour l'indépendance et l'autonomie des personnes âgées, des personnes isolées, des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées. Les restrictions au droit de détenir un permis de conduire devraient être fondées sur des critères objectifs déterminés sur une base individuelle et ne devraient pas entraîner de risque de discrimination.

Amendement 20

Proposition de directive Considérant 17

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17) Il convient de mettre en place un système de progressivité, c'est-à-dire d'établir le droit à un permis de conduire de catégorie B comme condition préalable pour que le demandeur puisse prétendre à un permis de certaines autres catégories, *et* d'établir des équivalences entre catégories. Ce système devrait être *partiellement* contraignant pour tous les États membres, mais devrait également donner aux États membres la possibilité de l'appliquer entre eux sur leurs territoires respectifs. Il y a

(17) Il convient de mettre en place un système de progressivité, c'est-à-dire d'établir le droit à un permis de conduire de catégorie B comme condition préalable pour que le demandeur puisse prétendre à un permis de certaines autres catégories, d'établir des équivalences entre catégories, *et de prévoir une expérience préalable minimale avant de pouvoir prétendre à un tel permis, le cas échéant.* Ce système devrait être contraignant pour tous les États membres, mais devrait également donner

également lieu d'autoriser les États membres à établir certaines équivalences limitées à leur propre territoire.

aux États membres la possibilité de l'appliquer entre eux sur leurs territoires respectifs. Il y a également lieu d'autoriser les États membres à établir certaines équivalences limitées à leur propre territoire.

Amendements 242 et 305

Proposition de directive Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) Pour des raisons de sécurité routière, il est nécessaire de fixer les exigences minimales pour la délivrance d'un permis de conduire. Il convient de procéder à une harmonisation des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis. À cet effet, les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des automobiles devraient être précisés, l'examen de conduite devrait être fondé sur ces concepts et les normes minimales concernant l'aptitude ***physique et mentale*** à la conduite de ces véhicules devraient être précisées.

Amendement

(18) Pour des raisons de sécurité routière, il est nécessaire de fixer les exigences minimales pour la délivrance d'un permis de conduire. Il convient de procéder à une harmonisation des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis. À cet effet, les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des automobiles devraient être précisés, l'examen de conduite devrait être fondé sur ces concepts et les normes minimales concernant l'aptitude à la conduite de ces véhicules devraient être précisées. ***Ces exigences devraient tenir compte des différentes pratiques en vigueur dans tous les États membres.***

Amendements 243 et 306

Proposition de directive Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(18 bis) À l'heure actuelle, lorsqu'ils délivrent les permis de conduire du groupe 1, à savoir pour les conducteurs de véhicules des catégories A, A1, A2, AM, B, B1 et BE, la plupart des États membres font passer une sorte de test d'aptitude en plus de l'examen de la vue. Ce test peut varier d'un formulaire d'autoévaluation à un examen médical, effectué par un médecin généraliste, un

médecin spécialiste ou un centre d'examen. Lors du renouvellement des permis de conduire de ce groupe 1 en revanche, peu d'États membres exigent un examen médical. Par ailleurs, peu d'États membres ont établi un mécanisme pour signaler des changements importants concernant l'aptitude à la conduite d'un conducteur. En général, pour la délivrance et le renouvellement des permis de conduire du groupe 2, à savoir pour les véhicules des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, les exigences que doivent respecter les conducteurs sont plus strictes et approfondies, et impliquent un examen médical.

Amendement 21

Proposition de directive Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Au moment de la délivrance du permis de conduire et périodiquement par la suite, il convient que les conducteurs d'un véhicule destiné au transport de personnes ou de marchandises apportent la preuve du respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite. Ces contrôles réguliers, effectués conformément aux dispositions nationales relatives au respect des normes minimales, contribueraient à la libre circulation des personnes, permettraient d'éviter les distorsions de concurrence et prendraient mieux en compte la responsabilité spécifique des conducteurs de ces véhicules. Les États membres devraient **pouvoir** imposer des examens médicaux afin de garantir le respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'autres automobiles. Pour des raisons de transparence, ces examens devraient

Amendement

(19) Au moment de la délivrance du permis de conduire et périodiquement par la suite, il convient que les conducteurs d'un véhicule destiné au transport de personnes ou de marchandises apportent la preuve du respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite. Ces contrôles réguliers, effectués conformément aux dispositions nationales relatives au respect des normes minimales, contribueraient à la libre circulation des personnes, permettraient d'éviter les distorsions de concurrence et prendraient mieux en compte la responsabilité spécifique des conducteurs de ces véhicules. Les États membres devraient imposer des examens médicaux afin de garantir le respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'autres automobiles. Pour des raisons de transparence, ces examens devraient

coïncider avec un renouvellement du permis de conduire.

coïncider avec un renouvellement du permis de conduire.

Amendement 22

Proposition de directive Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) *Les nouvelles technologies médicales récentes ont contribué à améliorer la sécurité routière. Des technologies qui réduisent autant que possible ou éliminent le risque lié à la conduite lorsque l'on souffre de certains problèmes de santé spécifiques ont été introduites sur le marché et mises en œuvre auprès des patients. Les technologies de surveillance, telles que les systèmes de surveillance du glucose en continu (SGC) pour les personnes souffrant de diabète sucré, permettent aux personnes de contrôler efficacement et en permanence leur état de santé, éliminant ainsi le risque de conduite lié à leur maladie. En outre, les technologies telles que les systèmes de surveillance du glucose en continu sont actuellement développées et améliorées à un rythme rapide, ce qui permet d'améliorer en permanence le contrôle de l'état de santé et augmente la sécurité routière.*

Amendement 23

Proposition de directive Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) *Dans sa résolution du 23 novembre 2022 sur la prévention, la gestion et une meilleure prise en charge du diabète dans l'Union européenne à l'occasion de la Journée mondiale du diabète^{1 bis}, le Parlement européen a invité la Commission à revoir le cadre juridique*

applicable en matière de santé et de sécurité au travail ainsi que la législation relative à la sécurité routière afin d'éviter toute nouvelle discrimination à l'égard des personnes atteintes de diabète.

^{1 bis} JO C 167 du 11.5.2023, p. 36.

Amendement 24

Proposition de directive Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 bis) Les cours de remise à niveau pour les conducteurs expérimentés peuvent améliorer la sécurité routière en sensibilisant les conducteurs et en leur demandant d'acquérir une expérience supplémentaire en matière de nouvelles solutions technologiques telles que les systèmes avancés d'aide à la conduite et les systèmes semi-automatiques et automatiques. À cette fin, l'utilisation de simulateurs pourrait être essentielle pour mettre à jour les compétences des conducteurs expérimentés. En outre, les simulateurs de conduite pourraient recréer des conditions défavorables et des scénarios d'urgence et, par conséquent, améliorer la capacité du conducteur à réagir et à prendre des décisions dans des situations critiques.

Amendement 25

Proposition de directive Considérant 20 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 ter) La formation tout au long de la vie est essentielle pour maintenir à jour les connaissances des conducteurs expérimentés, en particulier en ce qui concerne l'écoconduite, l'augmentation

de la masse des véhicules, l'évolution technologique continue des systèmes d'aide à la conduite et autres dispositifs automatisés ainsi que des modes de propulsion de substitution des véhicules. Les États membres devraient dès lors être encouragés à développer des modules de formation à destination des conducteurs expérimentés.

Amendement 26

Proposition de directive Considérant 25

Texte proposé par la Commission

(25) Il convient d'habiliter la Commission à adopter une décision identifiant les pays tiers qui assurent un niveau de sécurité routière comparable à celui de l'Union et qui donnent aux titulaires de permis délivrés par ces pays la possibilité d'échanger leurs permis de conduire aux mêmes conditions que s'ils étaient délivrés par un État membre. Il y a lieu de détailler et de définir clairement ces conditions pour toutes les catégories pertinentes de permis de conduire.

Amendement

(25) Il convient d'habiliter la Commission à adopter une décision identifiant les pays tiers qui assurent un niveau de sécurité routière comparable à celui de l'Union et qui donnent aux titulaires de permis délivrés par ces pays la possibilité d'échanger leurs permis de conduire aux mêmes conditions que s'ils étaient délivrés par un État membre. ***À cet égard, la Commission devrait être autorisée à évaluer si un pays tiers dispose d'une formation de conducteur professionnel, de règles de certification et de procédures d'examen totalement ou partiellement comparables à celles de l'Union, afin de délivrer à terme un certificat comparable au certificat d'aptitude professionnelle (CAP). Cela pourrait permettre aux titulaires de ces certificats de pays tiers de les échanger contre un CAP européen, moyennant une formation complémentaire. Ce certificat pourrait être, après le permis de conduire, la deuxième condition obligatoire pour que les conducteurs professionnels puissent effectuer des opérations de transport pour une entreprise de transport établie dans l'Union.*** Il y a lieu de détailler et de définir clairement ces conditions pour toutes les catégories pertinentes de permis de conduire.

Amendement 310

Proposition de directive Considérant 27 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(27 bis) Les engins mobiles non routiers (EMNR) couvrent un large éventail de machines généralement utilisées de nombreuses manières hors du réseau routier. Ces engins comprennent par exemple les machines de construction et de sylviculture, telles que les excavatrices, les chargeuses, et les bulldozers, ou les machines agricoles, telles que les moissonneuses-batteuses. La directive existante ne s'applique pas à ce type de machines. Toutefois, puisqu'elles peuvent circuler sur la voie publique, elles sont soumises à une multitude de dispositions, différentes selon les États membres, en ce qui concerne les permis de conduire et les exigences particulières. Les États membres devraient collaborer en vue de faciliter l'utilisation des EMNR sur tout le territoire de l'Union, en particulier dans un contexte transfrontière et pour ce qui concerne le travail des saisonniers et des travailleurs détachés. La Commission devrait mettre en place une plateforme de coopération et y inviter les autorités nationales et les acteurs concernés à agréger, traiter et diffuser des connaissances et des informations sur les meilleures pratiques pour les conducteurs de véhicules à usage spécial tels que les EMNR dans tous les États membres. Les discussions au sein de la plateforme de coopération devraient servir de base à un rapport de la Commission sur l'impact de l'application des règles nationales sur les EMNR et leurs conséquences pour le marché intérieur et la sécurité routière. Ce rapport pourrait éventuellement être accompagné d'une proposition législative au Parlement européen et au Conseil en vue de faciliter l'utilisation des EMNR dans l'ensemble de l'Union.

Amendement 27

Proposition de directive Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) Il convient de mettre en place à l'échelle de l'Union un système de conduite accompagnée pour certaines catégories de permis de conduire, afin d'améliorer la sécurité routière. Les règles d'un tel système devraient prévoir la possibilité pour les demandeurs d'acquérir un permis de conduire dans les catégories concernées avant que l'âge minimal requis ne soit atteint. Toutefois, le recours à ces permis de conduire devrait être subordonné à l'accompagnement d'un conducteur expérimenté. En pareilles situations, il convient d'autoriser les États membres, pour des raisons de sécurité routière, à définir des conditions et des règles plus strictes sur leur territoire en ce qui concerne les permis de conduire qu'ils ont délivrés.

Amendement 28

Proposition de directive Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) Le système de conduite accompagnée devrait, sans préjudice de son objectif général d'amélioration de la sécurité routière, rendre la profession de conducteur de poids lourds plus accessible et plus attrayante pour les jeunes générations, afin d'élargir leurs possibilités professionnelles et de contribuer à remédier à la pénurie de conducteurs au sein de l'Union. Par conséquent, il devrait couvrir les permis de conduire *de*

Amendement

(28) Il convient de mettre en place à l'échelle de l'Union un système de conduite accompagnée pour les catégories de permis de conduire **B, C et C1**, afin d'améliorer la sécurité routière. Les règles d'un tel système devraient prévoir la possibilité pour les demandeurs d'acquérir un permis de conduire dans les catégories concernées avant que l'âge minimal requis ne soit atteint. Toutefois, le recours à ces permis de conduire devrait être subordonné à l'accompagnement d'un conducteur expérimenté. En pareilles situations, il convient d'autoriser les États membres, pour des raisons de sécurité routière, à définir des conditions et des règles plus strictes sur leur territoire en ce qui concerne les permis de conduire qu'ils ont délivrés.

Amendement

(29) Le système de conduite accompagnée devrait, sans préjudice de son objectif général d'amélioration de la sécurité routière, rendre la profession de conducteur de poids lourds plus accessible et plus attrayante pour les jeunes générations, afin d'élargir leurs possibilités professionnelles et de contribuer à remédier à la pénurie de conducteurs au sein de l'Union. Par conséquent, il devrait couvrir les permis de conduire *des*

catégorie C et les permis de catégorie B préalables.

catégories C et C1 et les permis de catégorie B préalables.

Amendement 29

Proposition de directive Considérant 29 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(29 bis) *Les partenariats entre les écoles de formation professionnelle et les entreprises de transport et de logistique devraient être encouragés, y compris par un soutien budgétaire spécifique de l'Union et l'utilisation de recettes affectées au titre de la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis}, afin de remédier à la pénurie de conducteurs professionnels dans l'Union. Ces partenariats devraient offrir aux futurs conducteurs professionnels la possibilité de se familiariser avec les avantages et les difficultés de la profession, d'améliorer leurs compétences opérationnelles et organisationnelles ainsi que d'acquérir de l'expérience, tout en utilisant des technologies et des techniques de pointe. Le soutien pourrait notamment prendre la forme d'un cofinancement de l'Union pour l'obtention de certaines qualifications telles que le CAP ou de formations dédiées aux futurs conducteurs.*

^{1 bis} JO L 68 du 13.3.2015, p. 9. ELI:
<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj?locale=fr>

Amendement 30

Proposition de directive Considérant 30

Texte proposé par la Commission

(30) Il convient de veiller à ce que les conducteurs qui ont récemment obtenu leur permis de conduire dans une catégorie donnée ne mettent pas en danger la sécurité routière en raison de leur inexpérience. Pour ces conducteurs novices, il y a lieu d'établir une période probatoire **de** deux ans, au cours de **laquelle ils** devraient être soumis à des règles et sanctions à l'échelle de l'Union plus strictes en cas d'infraction due à l'influence de l'alcool. Il importe que les sanctions applicables à un tel comportement soient effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires, et que leur gravité tienne, dans toute la mesure du possible, compte des objectifs à moyen et à long terme de l'Union, à savoir réduire de moitié et presque éliminer les décès et les blessures graves. En ce qui concerne toute autre restriction imposée aux conducteurs novices, les États membres devraient être autorisés à mettre librement en œuvre des règles supplémentaires sur leur territoire.

Amendement

(30) Il convient de veiller à ce que les conducteurs qui ont récemment obtenu leur permis de conduire dans une catégorie donnée ne mettent pas en danger la sécurité routière en raison de leur inexpérience. Pour ces conducteurs novices, il y a lieu d'établir une période probatoire **d'au moins** deux ans. ***Si le conducteur novice est déjà titulaire d'un permis de conduire valable pour une autre catégorie, la période probatoire ne devrait comprendre que la période probatoire restante du permis de conduire existant, sans être inférieure à 6 mois.*** Au cours de **cette période, les conducteurs** devraient être soumis à des règles et sanctions à l'échelle de l'Union plus strictes en cas d'infraction due à l'influence de ***l'alcool ou de la drogue, de l'excès de vitesse, de l'utilisation de véhicules non autorisés, de la non-utilisation d'équipements de sécurité ou de la conduite sans permis de conduire en cours de validité.*** ***Les autorités chargées de faire appliquer la législation pourraient devoir établir un seuil technique de tolérance zéro pour leurs mesures efficaces, qui ne devrait pas être supérieur à 0,2 g/ml, afin de tenir compte de l'exposition accidentelle à*** l'alcool. Il importe que les sanctions applicables à un tel comportement soient effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires, et que leur gravité tienne, dans toute la mesure du possible, compte des objectifs à moyen et à long terme de l'Union, à savoir réduire de moitié et presque éliminer les décès et les blessures graves. En ce qui concerne toute autre restriction imposée aux conducteurs novices, les États membres devraient être autorisés à mettre librement en œuvre des règles supplémentaires sur leur territoire.

Proposition de directive
Considérant 31

Texte proposé par la Commission

(31) Des normes minimales concernant l'accès à la profession d'examineur et les exigences auxquelles doivent satisfaire les examinateurs en matière de formation devraient être déterminées, afin d'améliorer les connaissances et les aptitudes des examinateurs, ce qui permet une évaluation plus objective des personnes demandant un permis de conduire et opère une plus grande harmonisation des examens de conduite. Il convient en outre d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués pour modifier et adapter ces normes minimales à toute évolution technique, opérationnelle ou scientifique dans ce domaine lorsque cela se révèle nécessaire.

Amendement

(31) Des normes minimales concernant l'accès à la profession d'examineur et les exigences auxquelles doivent satisfaire les examinateurs en matière de formation devraient être déterminées, afin d'améliorer les connaissances et les aptitudes des examinateurs, **y compris la formation à la perception des dangers**, ce qui permet une évaluation plus objective des personnes demandant un permis de conduire et opère une plus grande harmonisation des examens de conduite. Il convient en outre d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués pour modifier et adapter ces normes minimales à toute évolution technique, opérationnelle ou scientifique dans ce domaine, **notamment dans le domaine des systèmes avancés d'aide à la conduite**, lorsque cela se révèle nécessaire.

Amendement 32

Proposition de directive
Considérant 32

Texte proposé par la Commission

(32) Il importe de définir la notion de résidence normale de manière à permettre de résoudre les problèmes qui se posent lorsqu'il n'est pas possible d'établir la résidence normale sur la base d'attaches professionnelles ou familiales. Il est également nécessaire de prévoir la possibilité pour les demandeurs de passer les épreuves théoriques ou pratiques dans l'État membre dont ils ont la nationalité dans les cas où leur État membre de résidence normale n'offre pas la possibilité de passer ces épreuves dans la langue officielle de l'État membre dont ils ont la nationalité. **Il convient d'établir** des règles spécifiques pour les diplomates et leur

Amendement

(32) Il importe de définir la notion de résidence normale de manière à permettre de résoudre les problèmes qui se posent lorsqu'il n'est pas possible d'établir la résidence normale sur la base d'attaches professionnelles ou familiales. Il est également nécessaire de prévoir la possibilité pour les demandeurs de passer les épreuves théoriques ou pratiques dans l'État membre dont ils ont la nationalité dans les cas où leur État membre de résidence normale n'offre pas la possibilité de passer ces épreuves dans la langue officielle de l'État membre dont ils ont la nationalité. Des règles spécifiques **pourraient être établies** pour les

famille, lorsque leur mission les oblige à vivre à l'étranger pendant une période prolongée.

diplomates et leur famille, lorsque leur mission les oblige à vivre à l'étranger pendant une période prolongée, **à condition que cela n'entraîne pas de risques supplémentaires pour la sécurité routière.**

Amendements 247 et 311

Proposition de directive Considérant 35 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(35 bis) Lors de la préparation du réexamen de la présente directive, la Commission devrait tenir pleinement compte du fait que les États membres doivent faire face à différents enjeux d'ordre géographique et sociétal dans leurs efforts d'amélioration de la sécurité routière. En effet, si les systèmes dits de points de pénalité fonctionnent bien dans certains États membres pour faire respecter les règles de la circulation routière, d'autres États membres choisissent des méthodes différentes, telles que l'imposition immédiate de sanctions plus strictes ou l'intensification des efforts dans des campagnes ciblées d'application et de prévention. En outre, il convient également de tenir compte du fait que les systèmes de points de pénalité peuvent eux-mêmes être très différents selon les États membres qui choisissent de les appliquer. À ce titre, il convient d'allouer des ressources et d'accorder une attention particulière à d'autres mesures susceptibles de renforcer la sécurité routière, tout en permettant aux États membres de relever les divers défis auxquels ils sont confrontés de la manière la plus efficace.

Amendement 34

Proposition de directive
Considérant 35 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(35 ter) *Les États membres devraient partager également des données sur leurs bonnes pratiques en matière de mesures de sécurité routière et de formations de sensibilisation aux risques, en particulier en ce qui concerne les conducteurs novices, la formation tout au long de la vie, le recours à des systèmes d'aide par catégorie d'âge, sous la forme d'interventions avec retour d'informations et attestation de participation et de recommandations données par des moniteurs d'auto-école, des psychologues spécialisés dans le domaine de la circulation routière ou des examinateurs du permis de conduire, ainsi que les actions visant à renforcer la sécurité routière auprès des usagers de la route vulnérables.*

Amendement 35

Proposition de directive
Considérant 37

Texte proposé par la Commission

Amendement

(37) Dans un contexte de numérisation et d'automatisation progressives et d'exigences en matière de réduction des émissions du transport routier, ainsi que de progrès technologiques constants des automobiles, il est nécessaire de tenir tous les conducteurs au fait des évolutions concernant les connaissances en matière de sécurité routière et **la durabilité**. **La promotion** de la formation tout au long de la vie peut être **essentielle** pour maintenir à jour les compétences des conducteurs expérimentés en matière de sécurité routière, de nouvelles technologies et d'écoconduite (qui améliore l'efficacité

(37) Dans un contexte de numérisation et d'automatisation progressives et d'exigences en matière de réduction des émissions du transport routier, ainsi que de progrès technologiques constants des automobiles, il est nécessaire de tenir tous les conducteurs au fait des évolutions concernant les connaissances en matière de **nouvelles technologies**, de sécurité routière et de durabilité. **Les États membres devraient s'efforcer de promouvoir** la formation tout au long de la vie **des conducteurs et d'encourager la participation à des cours de conduite sûre, y compris au moyen d'interventions avec**

énergétique et réduit les émissions) ainsi que de gestion de la vitesse.

retour d'informations et attestation de participation et de recommandations données par des moniteurs d'auto-école, des psychologues spécialisés dans le domaine de la circulation routière ou des examinateurs du permis de conduire, qui peuvent contribuer à une mobilité plus inclusive. Cela peut être essentiel pour maintenir à jour les compétences des conducteurs expérimentés en matière de sécurité routière, de nouvelles technologies et d'écoconduite (qui améliore l'efficacité énergétique et réduit les émissions) ainsi que de gestion de la vitesse.

Amendement 36

Proposition de directive Article 1 – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

d) certains aspects applicables aux conducteurs novices.

Amendement

d) certains aspects applicables ***entre autres*** aux conducteurs novices.

Amendement 312

Proposition de directive Article 1 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La présente directive ***ne s'applique pas aux véhicules à moteur à roues ou à chenilles ayant au moins deux essieux dont la fonction réside essentiellement dans leur puissance de traction, qui sont spécialement conçus pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière et dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de marchandises ou pour la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de***

Amendement

2. ***Sans préjudice des articles 12 bis et 20 de la présente directive, ainsi que du droit des États membres d'ajouter des catégories nationales aux permis de conduire qu'ils délivrent conformément à l'annexe I, la présente directive ne s'applique pas aux engins mobiles autopropulsés relevant du champ d'application de la directive 2006/42/CE, qui sont conçus ou construits aux fins de l'exécution de travaux, tels que les EMNR que définis par le [règlement relatif à la réception et à la surveillance du marché des engins mobiles non routiers circulant***

marchandises n'est qu'accessoire.

sur la voie publique et modifiant le règlement (UE) 2019/1020 [(2023/0090(COD))].

Amendement 38

Proposition de directive

Article 2 – alinéa 1– point 1

Texte proposé par la Commission

1) «permis de conduire», un document **électronique ou physique** qui certifie le droit de conduire des véhicules à moteur et indique les conditions dans lesquelles son titulaire est autorisé à conduire;

Amendement

1) «permis de conduire», un document qui certifie le droit de conduire des véhicules à moteur et indique les conditions dans lesquelles son titulaire est autorisé à conduire, ***qu'il soit au format physique ou numérique, ou les deux en même temps.***

Amendement 39

Proposition de directive

Article 2 - alinéa 1 – point 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

11 bis) « ambulance », un véhicule de catégorie M destiné au transport de personnes malades ou blessées et spécialement équipé à cette fin tel que visé au point 5.3, partie A, de l'annexe I au règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis}, sous «critères pour la classification des véhicules», «véhicules à usage spécial»;

^{1 bis} ***Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE***

(JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

Amendement 40

Proposition de directive

Article 2 – alinéa 1 – point 11 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

11 ter) «auto-caravane», un véhicule de catégorie M doté d'un compartiment habitable comportant des sièges et une table, des couchettes séparées ou pliantes, un coin cuisine ainsi que des armoires et des espaces de rangement, qui doivent tous être arrimés de façon rigide au compartiment habitable, comme indiqué à l'annexe I, partie A, point 5.1, du règlement (UE) 2018/858, sous «critères pour la classification des véhicules», «véhicules à usage spécial»;

Amendement 41

Proposition de directive

Article 2 – alinéa 1 – point 11 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

11 quater) «véhicule à carburant de substitution»^{1 bis}, un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception conformément au règlement (UE) 2018/858;

Amendement 42

Proposition de directive

Article 2 – alinéa 1 – point 11 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

11 quinquies) «carburants de substitution», les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources

d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports; ils comprennent:

a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques;

b) l'hydrogène;

c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé – GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié – GNL);

d) le gaz de pétrole liquéfié (GPL);

e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué/d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle;

f) tout autre «carburant neutre en CO₂» à savoir tous les carburants définis par la directive (UE) 2018/2001, lorsque les émissions résultant du carburant à l'usage (eu) peuvent être considérées comme «zéro net», ce qui signifie que l'équivalent CO₂ du carbone incorporé dans la composition chimique du carburant utilisé (eu) est d'origine biogénétique et/ou a été capté, évitant ainsi d'être émis sous forme de CO₂ dans l'atmosphère, ou a été capté dans l'air ambiant, y compris:

i) les carburants renouvelables et/ou de synthèse, tels que les biocarburants, le biogaz, les carburants issus de la biomasse, les carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) ou les carburants à base de carbone recyclé;

ii) d'autres carburants qui ne sont pas énumérés dans la directive (UE) 2018/2001 peuvent correspondre à cette définition de «carburant neutre en CO₂», pour autant qu'ils remplissent ces critères ainsi que les critères de durabilité de ladite directive et des actes délégués associés; et

iii) un mélange de deux carburants

neutres en CO₂ ou plus, est considéré comme un carburant neutre en CO₂.

Amendement 44

Proposition de directive Article 3 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Au plus tard le [date d'adoption + 4 ans], les États membres veillent à ce que **seuls les** permis de conduire **mobiles soient délivrés** par défaut. Jusqu'à cette date, les États membres peuvent décider de délivrer des permis de conduire mobiles.

Amendement

4. Au plus tard le [date d'adoption + 4 ans], les États membres veillent à ce que **les demandeurs se voient délivrer à la fois un** permis de conduire **mobile et un permis de conduire physique** par défaut. Jusqu'à cette date, les États membres peuvent décider de délivrer des permis de conduire mobiles.

Amendement 45

Proposition de directive Article 3 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Par dérogation au paragraphe 4, **à la demande du demandeur**, les États membres prévoient la **possibilité de délivrer un** permis de conduire physique **au lieu d'un permis de conduire mobile ou en même temps qu'un permis de conduire mobile**.

Amendement

5. Par dérogation au paragraphe 4, **les États membres prévoient le droit, pour les demandeurs qui en font la demande, de renoncer au** permis de conduire physique **ou numérique. Les États membres facilitent ces demandes de la part des demandeurs et ne cherchent pas à les influencer de quelque manière que ce soit.**

Amendement 46

Proposition de directive Article 3 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Par dérogation au paragraphe 5, les États membres accordent aux demandeurs qui ont renoncé à l'un des modèles de leur permis de conduire visés au paragraphe 4 le droit de demander la

délivrance ou la nouvelle délivrance du modèle auquel ils ont renoncé. Toute délivrance ou nouvelle délivrance du format auquel ils avaient renoncé est fournie dans les meilleurs délais et au plus tard 2 semaines à compter de la date de la demande du demandeur.

Amendement 47

Proposition de directive Article 4 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 19 janvier **2030**, tous les permis de conduire physiques délivrés ou en circulation remplissent toutes les exigences prévues par la présente directive.

Amendement

4. Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 19 janvier **2033**, tous les permis de conduire physiques délivrés ou en circulation remplissent toutes les exigences prévues par la présente directive.

Amendement 48

Proposition de directive Article 4 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les États membres peuvent décider d'introduire un support de stockage (puce électronique) dans le cadre du permis de conduire physique. Lorsqu'un État membre décide d'introduire une puce électronique dans le cadre de son permis de conduire physique, il peut également décider, lorsque sa législation nationale relative au permis de conduire le prévoit, de stocker sur cette puce électronique des données supplémentaires par rapport à ce qui est prévu à l'annexe I, partie D.

Amendement

Les États membres peuvent décider d'introduire un support de stockage (puce électronique) dans le cadre du permis de conduire physique. Lorsqu'un État membre décide d'introduire une puce électronique dans le cadre de son permis de conduire physique, il peut également décider, lorsque sa législation nationale relative au permis de conduire le prévoit, de stocker sur cette puce électronique des données supplémentaires par rapport à ce qui est prévu à l'annexe I, partie D. ***Lorsque cela est possible, la période de conservation des données à caractère personnel stockées dans la puce devrait correspondre à la durée de validité du permis de conduire.***

Amendement 49

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Ces applications sont fondées sur les portefeuilles européens d'identité numérique conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil⁶².

⁶² 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).

Amendement 50

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les États membres veillent à ce que les applications électroniques ne contiennent pas ***ou, en cas d'application d'un pointeur, ne mettent pas à disposition*** plus de données que celles visées à l'annexe I, partie D.

Amendement 51

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel nécessaires à la vérification des droits de conduire du titulaire du permis de conduire mobile ne

Amendement

Ces applications sont fondées sur les portefeuilles européens d'identité numérique conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil⁶² ***et leur sécurité est garantie à un niveau approprié.***

⁶² 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).

Amendement

Les États membres veillent à ce que les applications électroniques ne contiennent pas plus de données que celles visées à l'annexe I, partie D.

Amendement

Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel nécessaires à la vérification des droits de conduire du titulaire du permis de conduire mobile ne

soient pas conservées par le vérificateur et à ce que l'autorité de délivrance du permis de conduire ne traite les informations reçues par l'intermédiaire de la notification que pour répondre à la demande de vérification.

soient pas conservées par le vérificateur et à ce que l'autorité de délivrance du permis de conduire ne traite les informations reçues par l'intermédiaire de la notification que pour répondre à la demande de vérification. ***Le traitement des données à caractère personnel est effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 et au règlement (UE) 2018/1725 et, le cas échéant, à la directive 2002/58/CE, en appliquant les principes relatifs à la minimisation des données, à la limitation des finalités et à la protection des données dès la conception et par défaut, notamment en ce qui concerne les mesures techniques.***

Amendement 52

Proposition de directive Article 5 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Les États membres communiquent à la Commission la liste des systèmes nationaux pertinents autorisés à délivrer des données ***et des pointeurs*** pour les permis de conduire mobiles. La Commission met à la disposition du public, par l'intermédiaire d'un canal sécurisé, la liste de ces systèmes nationaux des États membres, sous une forme portant une signature électronique ou un cachet électronique adaptée au traitement automatisé.

Amendement

5. Les États membres communiquent à la Commission la liste des systèmes nationaux pertinents autorisés à délivrer des données pour les permis de conduire mobiles. La Commission met à la disposition du public, par l'intermédiaire d'un canal sécurisé, la liste de ces systèmes nationaux des États membres, sous une forme portant une signature électronique ou un cachet électronique adaptée au traitement automatisé.

Amendement 53

Proposition de directive Article 5 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. Au plus tard le [date d'adoption + 18 mois], la Commission adopte des actes d'exécution établissant des

Amendement

7. Au plus tard le [date d'adoption + 18 mois], la Commission adopte des actes d'exécution établissant des

dispositions détaillées concernant l'interopérabilité, la sécurité et les essais des permis de conduire mobiles, y compris les caractéristiques de vérification et l'interface avec les systèmes nationaux. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

dispositions détaillées concernant l'interopérabilité, la sécurité et les essais des permis de conduire mobiles, y compris les caractéristiques de vérification et l'interface avec les systèmes nationaux, **en tenant compte des exigences nécessaires pour assurer la reconnaissance par les autorités des pays tiers**. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

Amendement 54

Proposition de directive Article 5 – paragraphe 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis. *La Commission apporte à cet égard une assistance aux États membres, qui devraient œuvrer ensemble à l'utilisation et à la reconnaissance mondiales du permis de conduire mobile européen par une modification de la convention de Genève sur la circulation routière du 19 septembre 1949, la convention internationale relative à la circulation routière du 24 avril 1926 et la convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968.*

Amendement 55

Proposition de directive Article 6 – paragraphe 1 – point a – alinéa 2 – tiret 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

– véhicules à deux roues ou à trois roues dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h (à l'exclusion de ceux dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 25 km/h);

– véhicules à deux roues ou à trois roues dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h **et dont la puissance maximale nette n'excède pas 4 kW** (à l'exclusion de ceux dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 25 km/h);

Amendement 56

Proposition de directive

Article 6 – paragraphe 1 – point b – sous-point i - tiret 1

Texte proposé par la Commission

– motocycles d'une cylindrée maximale de 125 centimètres cubes, d'une puissance maximale **de** 11 kW et avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg;

Amendement

– motocycles d'une cylindrée maximale de 125 centimètres cubes, d'une puissance maximale **nette n'excédant pas** 11 kW et avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg;

Amendement 57

Proposition de directive

Article 6 – paragraphe 1 – point b – sous-point i - tiret 2

Texte proposé par la Commission

– tricycles motorisés d'une puissance ne dépassant pas 15 kW;

Amendement

– tricycles motorisés d'une puissance **maximale nette** ne dépassant pas 15 kW;

Amendement 58

Proposition de directive

Article 6 – paragraphe 1 – point b – sous-point ii - tiret 1

Texte proposé par la Commission

– motocycles d'une puissance maximale **de** 35 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et n'étant pas dérivés d'un véhicule développant plus de 70 kW.

Amendement

– motocycles d'une puissance maximale **nette n'excédant pas** 35 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et n'étant pas dérivés d'un véhicule développant plus de 70 kW.

Amendement 59

Proposition de directive

Article 6 – paragraphe 1 – point b – sous-point iii - tiret 2

Texte proposé par la Commission

– tricycles motorisés d'une puissance ne dépassant pas 15 kW;

Amendement

– tricycles motorisés d'une puissance **maximale nette** ne dépassant pas 15 kW;

sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, les véhicules à moteur des catégories visées aux points a) et b) peuvent être équipés d'une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas la moitié de la masse à vide du véhicule;

Amendement 60

Proposition de directive

Article 6 – paragraphe 1 – point c – sous-point viii – tiret 1

Texte proposé par la Commission

– automobiles conçues et construites pour le transport *d'au maximum* 16 passagers outre le conducteur et *ayant une* longueur maximale ne *dépassant* pas 8 mètres;

Amendement

– automobiles conçues et construites pour le transport *de plus de 8 passagers et de* 16 passagers *au maximum*, outre le conducteur, et *dont la* longueur maximale ne *dépasse* pas 8 mètres;

Amendement 69

Proposition de directive

Article 6 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Avec l'accord préalable de la Commission, qui évalue l'incidence de la mesure proposée sur la sécurité routière, les États membres peuvent exclure de l'application du présent article certains types spécifiques de véhicules à moteur, y compris les véhicules spéciaux pour les personnes handicapées.

Amendement

Avec l'accord préalable de la Commission, qui évalue l'incidence de la mesure proposée sur la sécurité routière, les États membres peuvent exclure de l'application du présent article certains types spécifiques de véhicules à moteur, y compris les véhicules spéciaux pour les personnes handicapées *ou les véhicules utilisés dans le secteur de la construction, classés notamment comme engins mobiles non routiers.*

Amendement 70

Proposition de directive

Article 7 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) 16 ans pour les catégories AM, A1 et **BI**;

Amendement

a) 16 ans pour les catégories AM, A1, **BI** et **T**;

Amendement 71

Proposition de directive

Article 7 – paragraphe 1 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) sans préjudice des circonstances énoncées à l'article 6, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2561, 18 ans pour les catégories C, CE, D1 et D1E, pour les conducteurs professionnels utilisant un permis de conduire au niveau national et international, à condition qu'ils soient titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP);

Amendement 72

Proposition de directive

Article 7 – paragraphe 1 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) sans préjudice des circonstances énoncées à l'article 6, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2561, 21 ans pour les catégories D et DE, pour les conducteurs professionnels utilisant leur permis de conduire au niveau national et international, à condition qu'ils soient titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP).

Amendement 73

Proposition de directive

Article 7 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) pour la catégorie B1, il peut être relevé au maximum à 18 ans;

Amendement

b) pour la catégorie B1, il peut être relevé au maximum à 18 ans;

Les États membres ne peuvent pas délivrer de permis de conduire de la catégorie B1 à un candidat de plus de 21 ans pour les véhicules visés à l'article 9, paragraphe 4, premier alinéa, point c), et dans les conditions prévues audit paragraphe.

Amendement 74

**Proposition de directive
Article 7 – paragraphe 3 – point a**

Texte proposé par la Commission

a) les véhicules utilisés par les services d'incendie et ceux utilisés pour le maintien de l'ordre public;

Amendement

a) les véhicules utilisés par les services d'incendie, ***la défense civile*** et ceux utilisés pour le maintien de l'ordre public;

Amendement 75

**Proposition de directive
Article 7 – paragraphe 3 – alinéa 1 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres peuvent reconnaître mutuellement la validité sur leur territoire de permis de conduire délivrés à des conducteurs n'ayant pas atteint les âges minimaux prévus dans le présent paragraphe.

Amendement 76

**Proposition de directive
Article 7 – paragraphe 4 – alinéa 1**

Texte proposé par la Commission

Les permis de conduire délivrés à des personnes conformément **aux paragraphes 2 et 3** ne sont valables que sur le territoire de l'État membre qui les a délivrés, tant que le titulaire du permis n'a pas atteint l'âge minimum prévu au paragraphe 1.

Amendement

Les permis de conduire délivrés à des personnes conformément **au paragraphe 2** ne sont valables que sur le territoire de l'État membre qui les a délivrés, tant que le titulaire du permis n'a pas atteint l'âge minimum prévu au paragraphe 1.

Amendement 77

Proposition de directive

Article 7 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Par dérogation au paragraphe 1, points d) et e), du présent article, lorsque le candidat est titulaire d'une attestation de capacité professionnelle visée à l'article 6 de la directive (UE) 2022/2561, l'âge minimal pour la délivrance d'un permis de conduire est le suivant:

- a) *pour les catégories C et CE, les âges minimaux prévus à l'article 5, paragraphe 2, point a) i), de la directive (UE) 2022/2561;*
- b) *pour les catégories D1 et D1E, l'âge minimal prévu à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), deuxième alinéa, de ladite directive;*
- c) *pour les catégories D et DE, les âges minimaux prévus à l'article 5, paragraphe 3, point a) i), premier alinéa, et à l'article 5, paragraphe 3, points a) et b), de ladite directive.*

Amendement

supprimé

Amendement 78

Proposition de directive

Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les États membres apposent une mention sur les permis de conduire délivrés sous réserve d'une ou plusieurs conditions dans lesquelles le titulaire est autorisé à conduire. À cette fin, les États membres utilisent les codes de l'Union correspondants prévus à l'annexe I, partie E. Ils peuvent également utiliser des codes nationaux pour les conditions non couvertes par l'annexe I, partie E.

Amendement

Les États membres apposent une mention sur les permis de conduire délivrés sous réserve d'une ou plusieurs conditions dans lesquelles le titulaire est autorisé à conduire. À cette fin, les États membres utilisent les codes de l'Union correspondants prévus à l'annexe I, partie E. Ils peuvent également utiliser des codes nationaux pour les conditions non couvertes par l'annexe I, partie E, ***et, s'ils le font, ils en informent sans délai la Commission, en donnant des précisions sur ces codes et les cas dans lesquels ils sont utilisés, dès l'entrée en vigueur de la présente directive et en cas de nouveaux ajouts ou modifications [ultérieurs] de codes existants.***

Amendement 80

Proposition de directive

Article 9 – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) les permis délivrés pour les catégories CE et DE sont valables pour les catégories C et D, respectivement;

Amendement 81

Proposition de directive

Article 9 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) les permis délivrés pour les catégories C1E et D1E sont valables pour les catégories C1 et D1, respectivement;

Amendement 82

Proposition de directive Article 9 – paragraphe 2 – point h

Texte proposé par la Commission

h) deux ans après la première délivrance d'un permis de conduire, délivré pour la catégorie B, il est valable pour conduire les véhicules à carburant de substitution visés à l'article 2 de la directive **96/53/CE du Conseil**⁶³ dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg mais ne dépasse pas 4 250 kg sans remorque.

⁶³ 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).

Amendement

h) deux ans après la première délivrance d'un permis de conduire, délivré pour la catégorie B, il est valable pour conduire les véhicules à carburant de substitution visés à l'article 2, ***alinéa 1, point 11 quater***, de la ***présente directive pour les catégories M et N établies par le règlement (UE) 2018/858, qui sont destinés à être utilisés sur les voies publiques, y compris ceux conçus et construits en une ou plusieurs étapes, et dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg mais ne dépasse pas 4 250 kg sans remorque, et pour le transport de passagers avec une capacité maximale de 8 sièges, conducteur non compris. Ces véhicules peuvent être équipés d'une remorque ou d'une semi-remorque si la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 5 000 kg;***

⁶³ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

Amendement 83

Proposition de directive Article 9 – paragraphe 2 – point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

h bis) deux ans après sa première délivrance, un permis de conduire pour la catégorie B est valable pour la conduite d'ambulances telles que définies à l'article 2, alinéa 1, point 11 bis, et d'autres véhicules à usage spécial, ainsi que des autocaravanes telles que définies à l'article 2, alinéa 1, point 11 ter, de la présente directive, dont la masse est inférieure ou égale à 4 250 kg.

Dans les rapports périodiques au Parlement européen et au Conseil visés à l'article 20 de la présente directive, la Commission examine l'incidence des progrès technologiques dans le domaine des équipements médicaux d'urgence et/ou de l'utilisation de carburants de substitution sur la masse totale des ambulances. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 21 en vue de modifier la présente directive pour actualiser la masse totale des ambulances en fonction des conclusions desdits rapports périodiques.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 21 en vue de modifier la présente directive pour actualiser la masse maximale des véhicules visés au premier alinéa du présent point afin de tenir compte des répercussions des évolutions techniques et du développement des carburants de substitution pour les ambulances;

Amendement 84

Proposition de directive

Article 9 – paragraphe 2 – point h ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

h ter) un permis de conduire délivré pour la catégorie BE est valable, deux ans

après sa première délivrance, pour conduire les véhicules à carburant de substitution définis à l'article 2, alinéa 1, point 11 quater, de la présente directive pour les véhicules des catégories M et N fixées dans le règlement (UE) 2018/858, destinés à être utilisés sur les voies publiques, y compris ceux conçus et construits en une ou plusieurs étapes, et dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg mais ne dépasse pas 4 250 kg sans remorque. Ces véhicules peuvent être équipés d'une remorque ou d'une semi-remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg;

Amendement 85

Proposition de directive

Article 9 – paragraphe 2 – point h quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

h quater) un permis de conduire délivré pour la catégorie C1 est valable, trois ans après sa première délivrance, pour conduire les véhicules à carburant de substitution définis à l'article 2, alinéa 1, point 11 quater, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7 500 kg mais ne dépasse pas 8 250 kg sans remorque et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur. Ces véhicules peuvent être équipés d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;

Amendement 86

Proposition de directive

Article 9 – paragraphe 2 – point h quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

h quinquies) un permis de conduire délivré pour la catégorie C1E est valable, trois ans après sa première délivrance, pour la conduite des véhicules à carburants de substitution visés à l'article 9, paragraphe 2, point h ter), et leur remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée est supérieure à 750 kg, à condition que la masse autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12 750 kg;

Amendement 88

Proposition de directive

Article 9 – paragraphe 2 – point h septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

h septies) un permis de conduire délivré pour la catégorie D1 est valable, trois ans après sa première délivrance, pour les véhicules conçus et construits pour le transport d'au maximum 22 passagers outre le conducteur et ayant une longueur maximale ne dépassant pas 8 mètres.

Amendement 89

Proposition de directive

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Dans son deuxième rapport sur la mise en œuvre visé à l'article 20 de la présente directive et présenté au Parlement européen et au Conseil, la Commission évalue l'effet du développement et du déploiement des véhicules à carburant de substitution et/ou de l'application des [points h à h quinquies du présent article] sur la sécurité routière. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués

conformément à l'article 21 afin de modifier la présente directive en mettant à jour les seuils de masse des véhicules à carburant de substitution.

Amendement 91

Proposition de directive Article 9 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Les États membres ont le droit d'autoriser, sur leur territoire, la conduite de véhicules de catégorie D ou D1 par les titulaires d'un permis de conduire délivré pour la catégorie C, à condition qu'aucune autre personne ne soit transportée à bord du véhicule et que le conducteur soit une personne exécutant le contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE, ou un mécanicien de l'atelier de réparation automobile effectuant un parcours de contrôle, tous deux dans un rayon de 5 km autour de l'atelier, une fois que le véhicule a été réparé, ou à des fins d'entretien ou de conduite d'inspection. Les États membres informent immédiatement la Commission de toute dérogation accordée conformément au présent paragraphe.

Amendement 94

Proposition de directive Article 10 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les États membres adoptent les dispositions nécessaires pour que les personnes handicapées et dont l'examen est effectué dans un véhicule adapté à leur handicap soient dispensées d'effectuer des tâches incompatibles avec

leur handicap.

Amendement 95

Proposition de directive

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

La durée de validité administrative des permis de conduire délivrés par les États membres est la suivante:

Amendement

La durée *minimale* de validité administrative des permis de conduire délivrés par les États membres est la suivante:

Amendements 253, 315 et 335

Proposition de directive

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 5

Texte proposé par la Commission

Les États membres peuvent limiter la durée de validité administrative de permis de conduire dans des cas individuels pour toute catégorie s'il est jugé nécessaire d'augmenter la fréquence des contrôles médicaux ou d'appliquer d'autres mesures spécifiques, notamment des restrictions visant les auteurs d'infractions routières.

Amendement

Dans le respect du principe de subsidiarité, les États membres peuvent limiter la durée de validité administrative de permis de conduire dans des cas individuels pour toute catégorie, *tout en tenant compte de l'aptitude médicale et de l'aptitude à conduire en toute sécurité conformément à l'annexe III*, s'il est jugé nécessaire d'augmenter la fréquence des contrôles médicaux ou d'appliquer d'autres mesures spécifiques, notamment des restrictions visant les auteurs d'infractions routières, *afin d'améliorer encore les mesures de sécurité routière.*

Amendement 97

Proposition de directive

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 6

Texte proposé par la Commission

Les États membres réduisent les durées de validité administrative prévues au premier

Amendement

supprimé

alinéa à cinq ans ou moins pour les permis de conduire dont les titulaires résident sur leur territoire et sont âgés de 70 ans révolus afin d'augmenter la fréquence des contrôles médicaux ou d'appliquer d'autres mesures spécifiques, notamment des cours de remise à niveau. Cette durée réduite de validité administrative n'est appliquée qu'à l'occasion du renouvellement du permis de conduire.

Amendement 99

Proposition de directive Article 10 – paragraphe 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

La Commission adopte, au plus tard le [date d'adoption + 18 mois], des actes d'exécution définissant le contenu de l'autoévaluation visée à l'annexe III, point 3, et couvrant l'ensemble des incapacités médicales mentionnées dans ladite annexe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

Amendement

supprimé

Amendements 256 et 318

Proposition de directive Article 10 – paragraphe 6 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Tout en respectant le principe de subsidiarité, lorsqu'ils renouvellent des permis de conduire des catégories AM, A, A1, A2, B, B1, BE et T, les États membres peuvent imposer un contrôle des normes minimales concernant l'aptitude à la conduite telles qu'exposées à l'annexe III.

Amendement 100

Proposition de directive Article 10 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. *Les États membres établissent des lignes directrices fondées sur des données probantes permettant aux médecins généralistes et aux médecins de famille de détecter les personnes susceptibles de présenter un risque pour la conduite d'une voiture et agissent en coordination avec les autorités chargées de délivrer les permis de conduire.*

Amendement 101

Proposition de directive Article 10 – paragraphe 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 ter. *Les États membres mettent en place des campagnes nationales de sensibilisation du grand public aux signaux mentaux ou physiques susceptibles de constituer un risque pour la conduite d'un véhicule.*

Amendement 102

Proposition de directive Article 10 – paragraphe 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Aucune personne ne peut être titulaire de plus d'un permis de conduire **physique**. Une personne peut toutefois **être titulaire de plusieurs** permis de conduire **mobiles, à condition qu'ils soient délivrés par le même État membre.**

Aucune personne ne peut être titulaire de plus d'un permis de conduire. Une personne peut toutefois **stocker un** permis de conduire **mobile sur plusieurs appareils.**

Amendement 103

Proposition de directive Article 10 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. *En s'appuyant sur des avis d'experts, la Commission élabore une formation en ligne à l'intention des médecins généralistes, pour leur permettre d'évaluer tous les aspects de l'aptitude à la conduite d'un candidat.*

Amendement 104

Proposition de directive Article 11 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. L'État membre qui procède à l'échange renvoie l'ancien permis aux autorités de l'État membre qui l'a délivré et communique les motifs de cette action.

3. L'État membre qui procède à l'échange ***d'un permis de conduire physique*** renvoie l'ancien permis aux autorités de l'État membre qui l'a délivré et communique les motifs de cette action. ***L'État membre qui effectue l'échange d'un permis de conduire communique aux autorités de l'État membre qui l'a délivré les motifs de cet échange. Les États membres qui ont initialement délivré le permis veillent à ce que l'ancien permis mobile ne puisse plus être présenté. Pour faciliter la communication, les États membres utilisent le réseau des permis de conduire de l'Union visé à l'article 19, paragraphe 1.***

Amendement 105

Proposition de directive Article 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 11 bis

Permis de conduire provisoire

1. Lors du remplacement, du renouvellement ou de l'échange d'un permis de conduire, l'État membre procédant au remplacement, au renouvellement ou à l'échange délivre un permis de conduire provisoire sous la forme d'un certificat, même s'il s'agit du même État membre que celui qui a délivré le permis précédent. La Commission est habilitée à adopter d'ici au 31 décembre 2025 des actes délégués conformément à l'article 21 pour compléter la présente directive en établissant un modèle normalisé de formulaire pour ce certificat. Lorsqu'elle adopte ces actes délégués, la Commission tient dûment compte de tout risque de falsification de ces formulaires.

2. Le certificat délivré par un État membre conformément au présent article est valable pour une période d'un mois au plus. Ces certificats sont reconnus mutuellement par les États membres. Les États membres peuvent renouveler ce certificat à deux reprises, pour une période d'un mois au plus à chaque fois, lorsque le remplacement, le renouvellement ou l'échange du permis de conduire nécessitent un délai plus long. La validité d'un tel certificat cesse automatiquement lorsque le titulaire entre en possession d'un permis physique ou mobile conformément à l'article 3.

Amendement 106

Proposition de directive Article 12 – paragraphe 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Lorsque la Commission identifie un tel pays tiers, elle peut évaluer le cadre du transport routier du pays tiers en coopération avec les États membres. Les États membres disposent d'un délai de six mois pour donner leur avis sur le cadre du transport routier en place dans le pays tiers identifié. La Commission procède à

Amendement

Lorsque la Commission identifie un tel pays tiers, elle peut évaluer le cadre du transport routier du pays tiers en coopération avec les États membres. Les États membres disposent d'un délai de six mois pour donner leur avis sur le cadre du transport routier en place dans le pays tiers identifié. La Commission procède à

l'évaluation dès qu'elle a reçu l'avis de tous les États membres ou après l'expiration du délai de transmission des avis, la date la plus *tardive* étant retenue.

l'évaluation dès qu'elle a reçu l'avis de tous les États membres ou après l'expiration du délai de transmission des avis, la date la plus *proche* étant retenue.

Amendement 107

Proposition de directive

Article 12 – paragraphe 6 – alinéa 3 – point f bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

f bis) le système d'échange des permis de conduire de l'Union mis en place par le pays tiers.

Amendement 108

Proposition de directive

Article 12 – paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis. Un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), ou un certificat équivalent, délivré par un pays tiers visé au paragraphe 2 peut être remplacé par un nouveau CAP délivré par un État membre lorsque le titulaire a suivi dans cet État membre une formation complémentaire de compétences d'une durée maximale de 35 heures. Cette formation complémentaire de compétences est effectuée dans la langue de l'UE la mieux comprise par le [candidat]. Si nécessaire, conformément à la directive (UE) 2022/2561 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs^{1 bis}, une aide linguistique appropriée est fournie afin de garantir un niveau élevé de compétence et de sécurité routière. Afin de déterminer si des pays tiers disposent de règles totalement ou partiellement comparables aux règles correspondantes de l'Union qui garantissent un niveau de sécurité

routière totalement ou partiellement comparable à celui de l'Union, la Commission est habilitée à adopter au plus tard le... [2 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative] des actes délégués conformément à l'article 21 afin de compléter la présente directive en établissant les conditions et les critères et méthodes à utiliser pour évaluer les règles des pays tiers en matière de formation professionnelle des conducteurs ou les règles de pays tiers relatives aux procédures de certification et d'examen, ou les deux.

Sur la base de ces [actes délégués/conditions, critères et méthodologies d'évaluation], et en coopération avec les États membres conformément à la procédure prévue au paragraphe 6, la Commission adopte des actes d'exécution établissant sa décision selon laquelle un pays tiers spécifique dispose de règles en matière de formation professionnelle des conducteurs et/ou de règles relatives aux procédures de certification et d'examen totalement ou partiellement comparables aux règles correspondantes de l'Union qui garantissent un niveau de sécurité routière totalement ou partiellement comparable à celui de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

^{1 bis} Directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (JO L 330 du 23.12.2022, p. 46).

Proposition de directive
Article 12 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission

9. La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne et sur son site internet une liste des pays tiers qui ont fait l'objet d'une décision d'exécution conformément au *paragraphe 7*, et publie également en conséquence toute modification pertinente apportée conformément au paragraphe 9.

Amendement 320

Proposition de directive
Article 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9. La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne et sur son site internet une liste des pays tiers qui ont fait l'objet d'une décision d'exécution conformément aux *paragraphe 7 et 8 bis*, et publie également en conséquence toute modification pertinente apportée conformément au paragraphe 8.

Amendement

Article 12 bis

Plateforme de coopération

1. La Commission met en place une plateforme de coopération pour agréger, traiter et diffuser les connaissances et les informations sur les meilleures pratiques relatives:

a) aux programmes de formation des conducteurs dans les États membres, y compris la formation pour les véhicules à usage spécial, tels que les engins mobiles non routiers;

b) à l'octroi de licences pour les véhicules à usage spécial, tels que les engins mobiles non routiers, et à leur utilisation normale dans les différents États membres, y compris les implications transfrontalières des différences entre ces règles en vue de faciliter l'utilisation de ces engins; et

c) à tout autre aspect jugé approprié.

2. Les autorités compétentes des États membres et les parties prenantes concernées du secteur du transport routier participent à la plateforme, laquelle facilite, dans la mesure du

possible, la mise en œuvre de ces bonnes pratiques.

Amendement 110

Proposition de directive

Article 13 – paragraphe 3 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Un État membre suspend le permis de conduire lorsque l'examen médical de confirmation de validité visé à l'article 10 révèle que les exigences physiques et mentales appartenant aux conditions médicales énoncées à l'annexe III ne sont temporairement pas réunies.

Amendement 111

Proposition de directive

Article 14 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, points b) et d), respectivement, les États membres délivrent des permis de conduire, conformément à l'article 10, paragraphe 1, pour les catégories B et C portant le code de l'Union 98.02 figurant à l'annexe I, partie E, aux demandeurs ayant atteint l'âge de 17 ans.

1. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, points b) et d), respectivement, les États membres délivrent des permis de conduire, conformément à l'article 10, paragraphe 1, pour les catégories B, **C** et **CI** portant le code de l'Union 98.02 figurant à l'annexe I, partie E, aux demandeurs ayant atteint l'âge de 17 ans.

Amendement 112

Proposition de directive

Article 14 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les titulaires d'un permis de conduire portant le code 98.02 de l'Union qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans ne conduisent que s'ils sont accompagnés d'une personne **remplissant** les conditions

2. Les titulaires d'un permis de conduire portant le code 98.02 de l'Union qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans ne conduisent que s'ils sont accompagnés d'une personne **occupant le siège passager**

suivantes:

et en mesure de les guider pendant la conduite. L'accompagnant se soumet aux règles interdisant la conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de stupéfiants, ou lorsqu'il existe une incapacité liée à une quelconque raison, et remplit les conditions suivantes:

Amendement 113

Proposition de directive

Article 14 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie concernée délivré il y a plus de cinq ans;

Amendement

b) être titulaire d'un permis de conduire de ***l'Union de*** la catégorie concernée délivré il y a plus de cinq ans;

Amendement 114

Proposition de directive

Article 14 – paragraphe 2 – point e

Texte proposé par la Commission

e) dans le cas d'un véhicule ***de*** ***catégorie C***, posséder la qualification et avoir suivi la formation prévues par la directive (UE) 2022/2561.

Amendement

e) dans le cas d'un véhicule ***des*** ***catégories C et C1***, posséder la qualification et avoir suivi la formation prévues par la directive (UE) 2022/2561;

Amendement 115

Proposition de directive

Article 14 — paragraphe 2 — point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) dans le cas d'un véhicule des catégories C et C1, avoir suivi une formation spécifique de 7 heures, dans le cadre de la formation continue du CAP, afin d'acquérir les compétences professionnelles et pédagogiques nécessaires.

Amendement 116

Proposition de directive Article 14 – paragraphe 2 – alinéa 2 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres peuvent décider de porter la durée de la formation à 14 heures au maximum.

Amendement 117

Proposition de directive Article 14 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Le système de conduite accompagnée ne limite pas les possibilités qu'ont les États membres d'abaisser l'âge minimal requis pour la catégorie B, comme le prévoit l'article 7, paragraphe 2, de la présente directive, et d'appliquer les dispositions correspondantes au niveau national.

Amendement 118

Proposition de directive Article 14 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Les États membres peuvent abaisser l'âge prévu au paragraphe 1 pour les personnes qui ont leur résidence habituelle sur leur territoire afin de mener des projets pilotes et de collecter des données sur les effets de l'abaissement de l'âge de la conduite accompagnée dans le cadre de la formation du demandeur jusqu'à ce qu'il ait conduit 3 500 km. Tout État membre souhaitant utiliser cette possibilité soumet une demande motivée à la Commission. La Commission évalue la demande en échangeant avec l'État membre concerné

et rend sa décision dans un délai de trois mois. La Commission peut approuver ou rejeter la demande en soumettant un avis motivé, ou l'approuver à des conditions supplémentaires afin de garantir la sécurité routière. Lorsqu'une dérogation est accordée par la Commission, les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 demeurent applicables. Les États membres assurent le suivi des résultats des projets pilotes approuvés et les communiquent à la Commission. La Commission évalue les demandes et, lorsqu'ils sont disponibles, les résultats des projets pilotes approuvés dans le cadre de ses examens périodiques.

Amendement 119

Proposition de directive Article 15 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le titulaire d'un permis de conduire d'une catégorie donnée délivré pour la première fois est considéré comme un conducteur novice et est soumis à une période probatoire d'au moins deux ans.

Amendement

1. Le titulaire d'un permis de conduire d'une catégorie donnée délivré pour la première fois est considéré comme un conducteur novice et est soumis à une période probatoire d'au moins deux ans. ***Les États membres fixent les règles concernant la durée de la période probatoire et les sanctions applicables aux conducteurs novices.***

Amendement 268

Proposition de directive Article 15 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les États membres imposent aux jeunes conducteurs l'obligation d'apposer un disque standard de l'Union sur le pare-brise arrière de leur véhicule pendant toute la durée de la période probatoire. Au plus tard le [6 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de

la présente directive], la Commission adopte, conformément à l'article 21, un acte délégué établissant les spécifications visuelles communes pour le disque commun.

Amendement 120

Proposition de directive Article 15 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres établissent des règles relatives aux sanctions applicables aux conducteurs novices qui conduisent avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,0 g/ml et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en œuvre. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

Amendement

2. Les États membres établissent des règles relatives aux sanctions applicables aux conducteurs novices qui conduisent avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,2 g/ml ***ou sous l'influence de substances psychotropes ou de stupéfiants. Les autorités des États membres chargées de l'application de la présente directive définissent un seuil technique de tolérance zéro sur la base de la limite de quantification la plus basse qui tient compte de l'exposition passive ou accidentelle*** et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en œuvre. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires, ***et peuvent comprendre une déchéance du droit de conduire.***

Amendement 121

Proposition de directive Article 15 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les États membres établissent des règles relatives aux sanctions plus strictes lorsqu'elles s'appliquent aux conducteurs novices, notamment dans les cas où ils n'utilisent pas les équipements de sécurité ou où ils conduisent sans permis de

conduire valable, et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en œuvre. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

Amendement 269

Proposition de directive Article 15 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 ter. *Les États membres peuvent étendre la tolérance zéro pour l'alcool et les drogues psychoactives illicites à tous les conducteurs.*

Amendement 122

Proposition de directive Article 15 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les États membres peuvent établir des règles supplémentaires applicables sur leur territoire aux conducteurs novices pendant la période d'essai afin d'améliorer la sécurité routière. Ils en informent la Commission.

3. Les États membres peuvent établir des règles supplémentaires applicables sur leur territoire aux conducteurs novices pendant la période d'essai afin d'améliorer la sécurité routière. Ils en informent la Commission. ***Ces règles ne limitent pas la conduite nocturne.***

Amendement 123

Proposition de directive Article 15 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. *Pour les conducteurs qui valident une nouvelle catégorie au cours de la période probatoire correspondant à un permis d'autre catégorie délivré antérieurement, il est possible de*

raccourcir la période probatoire correspondant à cette nouvelle catégorie en fonction de la période probatoire déjà accomplie, sans qu'elle puisse être inférieure à six mois. Une telle réduction n'est pas possible si le permis de conduire existant n'est délivré que pour la catégorie AM.

Amendement 124

Proposition de directive Article 15 – paragraphe 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter. Les États membres sont invités à inclure dans leurs programmes d'enseignement primaire et secondaire des formations sur les règles de sécurité routière, adaptées à l'âge des élèves, ainsi que des formations pour sensibiliser aux risques de la circulation routière. Ils peuvent utiliser les recettes affectées au titre de la [directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis}] pour soutenir financièrement ces initiatives. De la même manière, la Commission peut utiliser les ressources visées à l'article 8 bis de ladite directive pour apporter un concours financier à ces initiatives.

^{1 bis} 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).

Amendement 125

Proposition de directive Article 16 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les examinateurs du permis de conduire exerçant déjà cette fonction avant **le 19 janvier 2013** sont uniquement soumis aux exigences en matière d'assurance de la qualité et de formation continue régulière.

Amendement

Les examinateurs du permis de conduire exerçant déjà cette fonction avant **l'entrée en vigueur de la présente directive** sont uniquement soumis aux exigences en matière d'assurance de la qualité et de formation continue régulière.

Amendement 126

Proposition de directive

Article 17 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Aux fins de l'application de la présente directive, on entend par «résidence normale» le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles **et** professionnelles, **ou**, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle demeure.

Amendement

Aux fins de l'application de la présente directive, on entend par «résidence normale» le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles **ou** professionnelles **et**, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle demeure.

Amendement 127

Proposition de directive

Article 17 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Par dérogation à l'article 10, paragraphe 1, point e), et aux fins spécifiques de la première délivrance d'un permis de conduire **de la catégorie B**, un demandeur dont l'État membre de résidence normale est différent de l'État membre dont il a la nationalité peut faire délivrer son permis de conduire par ce dernier, lorsque l'État membre de résidence normale ne prévoit pas la possibilité de réussir les épreuves théoriques ou pratiques dans l'une des

Amendement

4. Par dérogation à l'article 10, paragraphe 1, point e), et aux fins spécifiques de la première délivrance d'un permis de conduire, un demandeur dont l'État membre de résidence normale est différent de l'État membre dont il a la nationalité peut faire délivrer son permis de conduire par ce dernier, lorsque l'État membre de résidence normale ne prévoit pas la possibilité de réussir les épreuves théoriques ou pratiques dans l'une des langues officielles **de l'Union** de l'État

langues officielles de l'État membre de nationalité ou avec un interprète.

membre de nationalité ou avec un interprète.

Amendement 128

Proposition de directive Article 18 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres appliquent les équivalences établies par la décision (UE) 2016/1945⁶⁴ de la Commission entre les droits obtenus avant **le 19 janvier 2013** et les catégories visées à l'article 6 de la présente directive.

⁶⁴ Décision (UE) 2016/1945 de la Commission du 14 octobre 2016 concernant les équivalences entre les catégories de permis de conduire (JO L 302 du 9.11.2016, p. 62).

Amendement

1. Les États membres appliquent les équivalences établies par la décision (UE) 2016/1945⁶⁴ de la Commission entre les droits obtenus avant ***l'entrée en vigueur de la présente directive*** et les catégories visées à l'article 6 de la présente directive.

⁶⁴ Décision (UE) 2016/1945 de la Commission du 14 octobre 2016 concernant les équivalences entre les catégories de permis de conduire (JO L 302 du 9.11.2016, p. 62).

Amendement 129

Proposition de directive Article 18 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Aucun droit de conduire délivré avant **le 19 janvier 2013** n'est supprimé ou assorti de restrictions quelconques aux termes des dispositions de la présente directive.

Amendement 130

Proposition de directive Article 19 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

c) prévenir et détecter les infractions pénales **visées dans** [RÉFÉRENCE À

Amendement

2. Aucun droit de conduire délivré avant ***l'entrée en vigueur de la présente directive*** n'est supprimé ou assorti de restrictions quelconques aux termes des dispositions de la présente directive.

Amendement

c) prévenir et détecter les infractions pénales ***liées à la circulation routière et***

PRÜM II] et *enquêter sur celles-ci*;

enquêter sur celles-ci conformément à [RÉFÉRENCE À PRÜM II], pour autant que toutes les conditions nécessaires à cet effet s'appliquent et dans le respect des principes de limitation des finalités, de nécessité et de proportionnalité;

Amendement 131

Proposition de directive Article 20 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Les États membres informent la Commission chaque année du nombre de permis de conduire délivrés, renouvelés, remplacés, retirés et échangés, pour chaque catégorie, y compris des données sur la délivrance et l'utilisation des permis de conduire mobiles.

Amendement

Les États membres informent la Commission chaque année du nombre de permis de conduire délivrés, renouvelés, remplacés, retirés et échangés, pour chaque catégorie, y compris des données sur la délivrance et l'utilisation des permis de conduire mobiles. ***Les États membres informent également la Commission, dans un délai de trois mois, si les dispositions législatives, réglementaires et administratives qu'ils ont adoptées et qui sont nécessaires pour se conformer à la présente directive sont modifiées d'une manière qui compromet l'application des dispositions de la présente directive.***

Amendement 132

Proposition de directive Article 20 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres partagent également des données sur leurs bonnes pratiques en matière de mesures de sécurité routière et de formations de sensibilisation aux risques, en particulier en ce qui concerne les conducteurs novices, la formation tout au long de la vie, les types d'examens médicaux par tranche d'âge, l'utilisation de systèmes d'assistance par tranche d'âge au moyen de retours d'information avec preuve de participation et de

recommandations émanant de moniteurs d'auto-école, de psychologues spécialisés dans le domaine de la circulation routière ou d'examineurs du permis de conduire, ainsi que les actions visant à renforcer les mesures de sécurité routière auprès des usagers de la route vulnérables, y compris les mesures régissant la micromobilité.

Amendement 321

Proposition de directive Article 20 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Au plus tard le 1^{er} juillet 2027, la Commission est invitée à présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'impact de l'application des règles nationales sur les engins mobiles non routiers et leurs conséquences pour le marché intérieur et la sécurité routière. Ce rapport peut s'accompagner d'une proposition au Parlement européen et au Conseil visant à faciliter l'utilisation des engins mobiles non routiers dans l'ensemble de l'Union.

Amendement 133

Proposition de directive Article 20 – alinéa 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres communiquent chaque année à la Commission des statistiques sur les accidents de la route par catégorie de permis de conduire causés par des conducteurs novices dans le cadre d'un système de conduite accompagnée au sens de l'article 14. Tous les 3 ans, la Commission est invitée à compiler un rapport comparant les accidents de la route causés par les

conducteurs qui ont obtenu un permis de conduire à l'issue d'un système de conduite accompagnée et ceux causés par les autres conducteurs. Le rapport tient compte des données pour chaque catégorie de permis de conduire. La Commission met ce rapport à la disposition du public, y compris par l'intermédiaire du portail d'échange transfrontalier d'informations établi par la [directive concernant les infractions en matière de sécurité routière].

Amendement 134

Proposition de directive Article 21 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 8, à l'article 5, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe 2, à l'article **10**, paragraphe 8, et à l'article 16, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive]. 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.

Amendement

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 8, à l'article 5, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe **2, à l'article 9, paragraphe 2**, à l'article **10, paragraphe 8, à l'article 11 bis, à l'article 12**, paragraphe **8 bis, à l'article 16, paragraphe 2**, et à l'article **16 bis**, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive]. 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.

Amendement 135

Proposition de directive Article 23 – paragraphe 1

Directive (UE) 2022/2561
Article 5 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

c) à partir de l'âge de 17 ans, un véhicule **de catégorie C**, à condition d'être titulaire d'un CAP tel que visé à l'article 6, paragraphe 1 et uniquement dans les conditions prévues à l'article 14, paragraphe 2, de la directive [RÉFÉRENCE À LA PRÉSENTE DIRECTIVE];»

Amendement

c) à partir de l'âge de 17 ans, un véhicule **des catégories C et C1**, à condition d'être titulaire d'un CAP tel que visé à l'article 6, paragraphe 1 et uniquement dans les conditions prévues à l'article 14, paragraphe 2, de la directive [RÉFÉRENCE À LA PRÉSENTE DIRECTIVE];»

Amendement 322

Proposition de directive
Article 23 – alinéa 1 bis (nouveau)
Directive (UE) 2022/2561
Article 5 – paragraphe 3 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

À l'article 5, paragraphe 3, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) à partir de l'âge de 21 ans:

i) un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.

Tout État membre peut autoriser les conducteurs de véhicules des catégories D1 et D1 + E à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 18 ans, à condition qu'ils soient titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1.

Tout État membre peut abaisser l'âge minimum pour les catégories D et DE pour les conducteurs professionnels d'autobus et d'autocars à:

- 19 ans sur leur territoire, à condition que les conducteurs aient suivi une formation professionnelle complète et soient titulaires d'un CAP conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la directive

(UE) 2022/2561;

- 18 ans sur leur territoire, à condition que les conducteurs aient suivi une formation professionnelle complète et soient titulaires d'un CAP conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2561, et conduisent ces véhicules sans passagers ou avec passagers sur des trajets de moins de 50 km;

ii) un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1.

Tout État membre peut abaisser l'âge minimum pour les catégories D et DE pour les conducteurs professionnels d'autobus et d'autocars à:

- 19 ans sur leur territoire, à condition que les conducteurs aient suivi une formation professionnelle complète et soient titulaires d'un CAP conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2561;

- 18 ans sur leur territoire, à condition que les conducteurs aient suivi une formation professionnelle complète et soient titulaires d'un CAP conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2561, et conduisent ces véhicules sans passagers ou avec passagers sur des trajets de moins de 50 km.

Amendement 323

Proposition de directive

Article 23 – alinéa 1 ter (nouveau)

Directive (UE) 2022/2561

Article 5 – paragraphe 3 – point b

Texte proposé par la Commission

b) à partir de l'âge de 23 ans, un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E, à condition qu'ils soient titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2.

Amendement

supprimé

Amendement 324

Proposition de directive

Article 25 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [date d'adoption + 2 ans], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Amendement

Sans préjudice du paragraphe 1, les États membres adoptent et publient, au plus tard le [date d'adoption + 2 ans], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Amendement 325

Proposition de directive

Article 25 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Ils appliquent ces dispositions à partir du [date d'adoption + 3 ans].

Amendement

Sans préjudice du paragraphe 1 bis, ils appliquent ces dispositions à partir du [date d'adoption + 3 ans].

Amendement 326

Proposition de directive

Article 25 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

1 bis. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [date d'adoption + 4 mois], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 9, paragraphe 2, de la présente directive.

Amendement

Ils appliquent ces dispositions à partir du [date d'adoption + 4 mois].

Amendement 138

Proposition de directive

Annexe I – partie B1 – point 4 – point 3 – alinéa 2 – sous-point e

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) **DG 8: données biométriques concernant l'iris du titulaire du permis;**

e) **supprimé**

Amendement 139

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point b – tiret 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

– **incidences en termes de distraction de l'utilisation du téléphone mobile ou d'autres dispositifs électroniques lors de la conduite et conséquences sur la sécurité;**

Amendement 140

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point c – tiret 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

– principes les plus importants afférents au respect des distances de sécurité entre les véhicules, à la distance de freinage et à la tenue de route du véhicule dans diverses conditions météorologiques et d'état des chaussées;

– principes les plus importants afférents au respect des distances de sécurité entre les véhicules, à la distance de freinage et à la tenue de route du véhicule dans diverses conditions météorologiques et d'état des chaussées, **notamment dans des conditions de neige ou de chaussées glissantes,**

Amendement 141

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point d – tiret 1

Texte proposé par la Commission

– risques spécifiques liés à l'inexpérience d'autres usagers de la route, en particulier pour les usagers vulnérables de la route qui bénéficient d'un degré de protection moindre dans la circulation par rapport aux usagers d'automobiles telles que les voitures, les autobus et les camions et qui sont directement exposés aux forces des collisions. Cette catégorie comprend les piétons, les cyclistes, les utilisateurs de véhicules à deux roues à moteur, les utilisateurs de dispositifs de mobilité individuelle et les personnes handicapées, à mobilité réduite ou ayant des capacités d'orientation réduites;

Amendement

– risques spécifiques liés à l'inexpérience d'autres usagers de la route, en particulier pour les usagers vulnérables de la route qui bénéficient d'un degré de protection moindre dans la circulation par rapport aux usagers d'automobiles telles que les voitures, les autobus et les camions et qui sont directement exposés aux forces des collisions. Cette catégorie comprend **les enfants**, les piétons, les cyclistes, les utilisateurs de véhicules à deux roues à moteur, les utilisateurs de dispositifs de mobilité individuelle et les personnes handicapées, à mobilité réduite ou ayant des capacités d'orientation réduites;

Amendement 142

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 1 – alinéa 1 – sous-point d – tiret 2

Texte proposé par la Commission

– risques inhérents à la circulation et à la conduite de divers types de véhicules **et aux différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs, y compris les véhicules ayant des systèmes avancés d'aide à la conduite ou d'autres dispositifs automatisés;**

Amendement

– risques inhérents à la circulation, **à l'interaction avec** et à la conduite de divers types de véhicules **en raison** de leurs **différentes dimensions et dynamiques de conduite et des différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs;**

Amendement 143

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point d – tiret 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

– **angles morts et changements de pente;**

Amendement 144

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point d – tiret 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- ***utilisation appropriée et en temps utile des indicateurs de direction;***

Amendement 145

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point e – tiret 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- ***règles sur la manière de se comporter en cas d'approche d'un véhicule d'urgence et sur les mesures à prendre sur le site d'une collision;***

Amendement 146

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point e – tiret 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

- connaissance des aspects de sécurité liés aux véhicules à carburant de substitution;

- connaissance des aspects de sécurité liés aux véhicules à carburant de substitution ***et/ou avec batterie, en particulier les risques d'embrasement/de jets de flamme ou de réaction chimique en cas d'accident ou de panne;***

Amendement 147

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

- f) précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule;

- f) précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule, ***notamment veiller à ce qu'il soit sûr d'ouvrir la porte du véhicule et que cela ne crée pas de danger pour les autres usagers de la route tels***

que les piétons, les cyclistes et les usagers de la micromobilité;

Amendement 148

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) règles et aspects relatifs à l'utilisation du véhicule en relation avec le respect de l'environnement, y compris en ce qui concerne les véhicules électriques: utilisation pertinente des avertisseurs sonores, consommation de carburant/d'énergie modérée, limitation des émissions (émissions de gaz à effet de serre, polluants atmosphériques, bruit et microplastiques provenant des pneumatiques et de l'usure des routes, etc.).

Amendement

i) règles et aspects relatifs à l'utilisation du véhicule en relation avec le respect de l'environnement, y compris en ce qui concerne les véhicules électriques: utilisation pertinente des avertisseurs sonores, consommation de carburant/d'énergie modérée, limitation des émissions (émissions de gaz à effet de serre, polluants atmosphériques, bruit et microplastiques provenant des pneumatiques, **des freins** et de l'usure des routes, etc.).

Amendement 149

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i bis) connaissances de base sur l'utilisation des équipements de premiers secours et capacité à réaliser les gestes de premiers secours, y compris le massage cardiaque.

Les États membres peuvent aussi créer la possibilité qu'une formation pratique de premiers soins certifiée préalablement réalisée, incluant le massage cardiaque, exempte du contenu du test théorique relatif aux premiers secours;

Amendement 150

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point i ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i ter) interaction en toute sécurité avec les fonctions avancées des systèmes d'aide à la conduite et autres fonctions d'automatisation, couvrant les avantages, limitations et risques qui y sont associés;

Amendement 151

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 2 – alinéa 1 – sous-point i quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i quater) cadre réglementaire fondamental sur les restrictions d'accès des véhicules urbains, y compris les zones à faibles émissions;

Amendement 152

Proposition de directive

Annexe II – partie 1 – point A – point 4 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Dispositions spécifiques concernant les catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 *et* D1E

4. Dispositions spécifiques concernant les catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E *et T*

Amendement 153

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 4 – alinéa 1 – sous-point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) le comportement à adopter en cas d'accident; la connaissance des mesures à prendre après un accident ou un événement analogue, notamment des interventions telles que l'évacuation de passagers, et les connaissances de base en matière de premiers secours;

d) le comportement à adopter en cas d'accident; la connaissance des mesures à prendre après un accident ou un événement analogue, notamment des interventions telles que l'évacuation de passagers, et les connaissances de base en matière de premiers secours, *y compris le massage*

cardiaque;

Amendement 154

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 4 – alinéa 1 – sous-point f bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

f bis) la finalité et l'utilisation des retardateurs/gaz d'échappement et des freins;

Amendement 155

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 4 – alinéa 1 – sous-point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) la gêne de la visibilité causée par les caractéristiques des véhicules;

g) la gêne de la visibilité causée par les caractéristiques des véhicules, *notamment en ce qui concerne les piétons à l'avant du véhicule et les cyclistes sur le côté et à l'avant du véhicule;*

Amendement 156

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 4 – alinéa 1 – sous-point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

h bis) la conduite défensive et écologique: distance par rapport au véhicule qui précède; dépassement dans les virages, changement de voie, règles de priorité, limitations de vitesse;

Amendement 157

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 4 – alinéa 1 – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) les facteurs de sécurité concernant le chargement des véhicules: contrôle de la charge (arrimage et fixation), difficultés liées à certains types de charges (par exemple liquides, charges suspendues...), chargement et déchargement de marchandises et utilisation de matériel de chargement (catégories C, CE, C1 **et** C1E uniquement);

Amendement

i) les facteurs de sécurité concernant le chargement des véhicules: contrôle de la charge (arrimage et fixation), difficultés liées à certains types de charges (par exemple liquides, charges suspendues...), chargement et déchargement de marchandises et utilisation de matériel de chargement (catégories C, CE, C1, C1E **et T** uniquement);

Amendement 158

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 4 – alinéa 1 – sous-point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i bis) les mesures, procédures et protocoles de sécurité concernant les aires de stationnement sûres;

Amendement 159

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point A – point 4 – alinéa 1 – sous-point j

Texte proposé par la Commission

Amendement

j) la responsabilité du conducteur en ce qui concerne le transport de passagers; le confort et la sécurité des passagers; le transport d'enfants; les contrôles nécessaires avant le départ; tous les types d'autobus sont abordés dans l'épreuve de contrôle des connaissances (autobus et autocars des transports publics, autobus aux dimensions particulières, etc.) (catégories D, DE, D1 et D1E uniquement);

j) la responsabilité du conducteur en ce qui concerne le transport de passagers; le confort et la sécurité des passagers, ***et en particulier des personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que la réaction appropriée en cas de harcèlement et de violence fondés sur le genre;*** le transport d'enfants; les contrôles nécessaires avant le départ; tous les types d'autobus sont abordés dans l'épreuve de contrôle des connaissances (autobus et autocars des transports publics, autobus aux dimensions particulières, etc.) (catégories D, DE, D1 et D1E uniquement);

Amendement 160

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 5 – sous-point 1 c – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le code de l'Union mentionné sur un permis de conduire des catégories A1, A2, A, B1, B et BE délivré sur la base d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique est supprimé si son titulaire réussit une épreuve spécifique de contrôle des aptitudes et des comportements ou achève une formation spécifique.

Amendement

Le code de l'Union mentionné sur un permis de conduire des catégories A1, A2, A, B1, B et BE délivré sur la base d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique ***n'est ni apposé ni affiché ou*** est supprimé si son titulaire réussit une épreuve spécifique de contrôle des aptitudes et des comportements ou achève une formation spécifique, ***qui peut se dérouler avant ou après l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements sur un véhicule équipée d'un changement de vitesses automatiques.***

Amendement 161

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 5 – sous-point 1 c – alinéa 2 – point i

Texte proposé par la Commission

i) homologuer et superviser la formation spécifique, ***ou***

Amendement

i) homologuer et superviser la formation spécifique, ***y compris dans le cadre de la formation générale des conducteurs; ou***

Amendement 162

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 5 – sous-point 1 d – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Dispositions spécifiques concernant les véhicules des catégories BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ***et*** D1E

Amendement

Dispositions spécifiques concernant les véhicules des catégories BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E ***et T***

Amendement 163

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 5 – sous-point 2 g – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée est d'au moins 12 000 kg, la longueur d'au moins 8 m, la largeur d'au moins 2,40 m et qui peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; est équipé d'ABS et muni d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) n° 165/2014; **le compartiment à marchandises consiste en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine.** le véhicule est présenté avec un poids réel total minimum de 10 000 kg.

Amendement

Véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée est d'au moins 12 000 kg, la longueur d'au moins 8 m, la largeur d'au moins 2,40 m et qui peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; est équipé d'ABS et muni d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) n° 165/2014; le véhicule est présenté avec un poids réel total minimum de 10 000 kg.

Amendement 164

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 5 – sous-point 2 h – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Un véhicule articulé ou un ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie C et d'une remorque d'une longueur d'au moins 7,5 m; tant le véhicule articulé que l'ensemble ont une masse maximale autorisée d'au moins 20 000 kg, une longueur d'au moins 14 m et une largeur d'au moins 2,40 m, peuvent atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h, sont équipés d'ABS et munis **d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) n° 165/2014;** le **compartiment à marchandises consiste en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine.** tant le véhicule articulé que l'ensemble sont présentés avec un poids réel total minimum de 15 000 kg.

Amendement

Un véhicule articulé ou un ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie C et d'une remorque d'une longueur d'au moins 7,5 m; tant le véhicule articulé que l'ensemble ont une masse maximale autorisée d'au moins 20 000 kg, une longueur d'au moins 14 m et une largeur d'au moins 2,40 m, peuvent atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h, sont équipés d'ABS et munis **d'une sellette d'attelage, d'une boîte de vitesses comprenant au moins 8 rapports en marche avant ainsi que d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) n° 165/2014;** tant le véhicule articulé que l'ensemble sont présentés avec un poids réel total minimum de 15 000 kg.

Amendement 165

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 5 – sous-point 2 i – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Véhicule de la catégorie C1 dont la masse maximale autorisée est d'au moins 4 000 kg, qui a une longueur d'au moins 5 m, peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h et qui est équipé d'ABS et muni d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) n° 165/2014. ***le compartiment à marchandises consiste en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine.***

Amendement

Véhicule de la catégorie C1 dont la masse maximale autorisée est d'au moins 4 000 kg, qui a une longueur d'au moins 5 m, peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h et qui est équipé d'ABS et muni d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) n° 165/2014.

Amendement 166

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 5 – sous-point 2 j – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Ensemble composé d'un véhicule d'examen relevant de la catégorie C1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est d'au moins 1 250 kg; cet ensemble a une longueur d'au moins 8 m et peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; ***le compartiment à marchandises de la remorque consiste en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine; la caisse fermée peut également être légèrement moins large que la cabine à condition que la vue vers l'arrière ne soit possible qu'en utilisant les rétroviseurs extérieurs de l'automobile;*** la remorque est présentée avec un poids réel total minimum de 800 kg.

Amendement

Ensemble composé d'un véhicule d'examen relevant de la catégorie C1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est d'au moins 1 250 kg; cet ensemble a une longueur d'au moins 8 m et peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; la remorque est présentée avec un poids réel total minimum de 800 kg.

Amendement 167

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 5 – sous-point 2 l – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est d'au moins 1 250 kg, la largeur d'au moins 2,40 m et qui peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; ***le compartiment à marchandises de la remorque consiste en une caisse fermée d'une largeur et d'une hauteur de 2 m au minimum***; la remorque est présentée avec un poids réel total minimum de 800 kg.

Amendement

Ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est d'au moins 1 250 kg, la largeur d'au moins 2,40 m et qui peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; la remorque est présentée avec un poids réel total minimum de 800 kg.

Amendement 169

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 6 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point e

Texte proposé par la Commission

e) changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie;

Amendement

e) changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie, ***faire demi-tour***;

Amendement 170

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 6 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point g

Texte proposé par la Commission

g) dépasser/croiser: dépassement d'autres ***véhicules (si possible)***, dépassement d'obstacles, par exemple des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);

Amendement

g) dépasser/croiser: dépassement d'autres ***usagers de la route, y compris les cyclistes, les usagers de la micromobilité et les piétons***; dépassement d'obstacles, par exemple des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);

Amendement 171

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 6 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point h

Texte proposé par la Commission

h) aménagements routiers particuliers (le cas échéant): carrefours giratoires, passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pentes prolongées en montée/en descente, les tunnels;

Amendement

h) aménagements routiers particuliers (le cas échéant): carrefours giratoires, passages à niveaux, **pistes cyclables**, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pentes prolongées en montée/en descente, les tunnels;

Amendement 172

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 6 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

h bis) interagir avec d'autres véhicules, y compris prévoir les angles morts et utiliser correctement les indicateurs de direction;

Amendement 173

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 6 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point j

Texte proposé par la Commission

Amendement

j) prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.

j) prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule, ***surtout vis-à-vis des cyclistes.***

Amendement 174

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 7 – sous-point 4 – alinéa 1 – sous-point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) dépasser/croiser: dépassement ***d'autres véhicules*** (si possible), dépassement d'obstacles, par exemple des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);

g) dépasser/croiser: dépassement ***des autres usagers de la route, y compris les cyclistes*** (si possible), dépassement d'obstacles, par exemple des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);

Amendement 175

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 7 – sous-point 4 – alinéa 1 – sous-point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

g bis) conduire de manière autonome vers une destination déterminée, au-delà des indications spécifiques de changement de direction;

Amendement 176

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 7 – sous-point 4 – alinéa 1 – sous-point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

h) aménagements routiers particuliers (le cas échéant): carrefours giratoires, passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pentes prolongées en montée/en descente, tunnels;

h) aménagements routiers particuliers (le cas échéant): carrefours giratoires, ***prendre un carrefour giratoire avec un grand véhicule, conduite à gauche et à droite***, passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, ***pistes cyclables***, pentes prolongées en montée/en descente, ***changements de pente***, tunnels;

Amendement 177

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 7 – sous-point 4 – alinéa 1 – sous-point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

h bis) interagir avec d'autres usagers de la route, y compris prévoir les angles morts et utiliser correctement les indicateurs de direction;

Amendement 178

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 7 – sous-point 4 – alinéa 1 – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) **prendre les précautions nécessaires avant de** descendre du véhicule;

Amendement

i) **entrer dans le véhicule et en descendre, notamment veiller à ce qu'il soit sûr d'ouvrir la porte** du véhicule **et que cela ne crée pas de danger pour les autres usagers de la route tels que les piétons, les cyclistes et les usagers de la micromobilité, en insistant particulièrement sur la nécessité d'ouvrir la porte avec la main la plus éloignée;**

Amendement 179

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 7 – sous-point 4 – alinéa 1 – sous-point j

Texte proposé par la Commission

j) réagir à des situations dangereuses et les anticiper à l'aide de simulateurs.

Amendement

j) réagir à des situations dangereuses et les anticiper, **y compris** à l'aide de simulateurs.

Amendement 184

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 2 a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) les différents mécanismes d'attelage de remorque à camion, comme la sellette d'attelage pour les véhicules articulés (semi-remorques) et l'attelage à timon pour les remorques à timon (camion rigide), ainsi que les procédures et protocoles de fonctionnement normalisés pour le raccordement et le détachement des remorques des camions lors de l'utilisation de ces mécanismes d'attelage;

Amendement 185

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 2 c

Texte proposé par la Commission

c) se garer de manière sûre pour charger/décharger sur une rampe/un quai de déchargement ou une installation similaire (catégories C, CE, C1 **et** C1E uniquement);

Amendement

c) se garer de manière sûre pour charger/décharger sur une rampe/un quai de déchargement ou une installation similaire (catégories C, CE, C1, C1E **et T** uniquement);

Amendement 186

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point e

Texte proposé par la Commission

e) changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie;

Amendement

e) changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie, ***faire demi-tour***;

Amendement 187

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) tenir compte des angles morts;

Amendement 188

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point g

Texte proposé par la Commission

g) dépasser/croiser: dépassement ***d'autres véhicules*** (si possible), dépassement d'obstacles, par exemple des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);

Amendement

g) dépasser/croiser: dépassement ***des autres usagers de la route et des usagers de la micromobilité, y compris les cyclistes et les piétons*** (si possible); dépassement d'obstacles, par exemple des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres

véhicules (le cas échéant);

Amendement 189

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point h

Texte proposé par la Commission

h) aménagements routiers particuliers (**le cas échéant**): carrefours giratoires, passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pentes prolongées en montée/en descente, les tunnels;

Amendement

h) aménagements routiers particuliers: **prendre des** carrefours giratoires **avec un grand véhicule**, conduite à droite et à gauche, passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, **pistes cyclables**, pentes prolongées en montée/en descente, les tunnels;

Amendement 190

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) **prendre les précautions nécessaires avant de** descendre du véhicule.

Amendement

i) **entrer dans le véhicule et en descendre, notamment veiller à ce qu'il soit sûr d'ouvrir la porte du véhicule et que cela ne crée pas de danger pour les autres usagers de la route tels que les piétons, les cyclistes et les usagers de la micromobilité;**

Amendement 191

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 3 – alinéa 1 – sous-point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i bis) prendre des précautions pour entrer et sortir d'un véhicule en toute sécurité.

Amendement 192

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 4 a

Texte proposé par la Commission

a) conduire de manière à garantir la sécurité et à réduire la consommation de carburant/d'énergie et les émissions lors de l'accélération, de la décélération, des montées et des descentes;

Amendement

a) conduire de manière à garantir la sécurité et à réduire la consommation de carburant/d'énergie et les émissions lors de l'accélération, de la décélération, des montées et des descentes, ***maintenir une distance avec le véhicule qui précède; dépassement dans les virages, changement de voie, règles de priorité, limitations de vitesse;***

Amendement 193

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 8 – sous-point 4 b

Texte proposé par la Commission

b) réagir à des situations dangereuses et les anticiper à l'aide de simulateurs.

Amendement

b) réagir à des situations dangereuses et les anticiper, ***y compris*** à l'aide de simulateurs.

Amendement 194

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 9 – sous-point 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les examinateurs sont formés pour apprécier correctement l'aptitude des candidats à conduire en toute sécurité. Le travail des examinateurs est contrôlé et supervisé par une autorité agréée par l'État membre pour assurer une application correcte et homogène des dispositions relatives à l'appréciation des erreurs, conformément aux normes définies dans la présente annexe.

Amendement

Les examinateurs sont formés pour apprécier correctement l'aptitude des candidats à conduire en toute sécurité. Le travail des examinateurs est contrôlé et supervisé par une autorité ***indépendante*** agréée par l'État membre pour assurer une application correcte et homogène des dispositions relatives à l'appréciation des erreurs, conformément aux normes définies dans la présente annexe.

Amendement 195

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 9 – sous-point 3 a

Texte proposé par la Commission

a) la maîtrise du véhicule, en tenant compte des éléments suivants: utilisation correcte de la ceinture de sécurité, des rétroviseurs, de l'appuie-tête, du siège; utilisation correcte des feux et autres équipements; utilisation correcte de l'embrayage, de la boîte de vitesses, de l'accélérateur, des systèmes de freinage (y compris le troisième système de freinage, le cas échéant), de la direction; contrôle du véhicule dans différentes circonstances, à différentes vitesses; stabilité de la position sur la chaussée; poids, dimensions et caractéristiques du véhicule; poids et type de charge (catégories BE, C, CE, C1, C1E, DE *et* D1E uniquement); confort des passagers (catégories D, DE, D1 et D1E uniquement) (pas d'accélération brutale, conduite douce et pas de freinage brusque);

Amendement

a) la maîtrise du véhicule, en tenant compte des éléments suivants: utilisation correcte de la ceinture de sécurité, des ***installations de sécurité et aides à la conduite modernes***, des rétroviseurs, de l'appuie-tête, du siège; utilisation correcte des feux et autres équipements; utilisation correcte de l'embrayage, de la boîte de vitesses, de l'accélérateur, des systèmes de freinage (y compris le troisième système de freinage, le cas échéant), de la direction; contrôle du véhicule dans différentes circonstances, à différentes vitesses; stabilité de la position sur la chaussée; poids, dimensions et caractéristiques du véhicule; poids et type de charge (catégories BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E *et T* uniquement); confort des passagers (catégories D, DE, D1 et D1E uniquement) (pas d'accélération brutale, conduite douce et pas de freinage brusque);

Amendement 196

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 9 – sous-point 3 b

Texte proposé par la Commission

b) la conduite de manière économique, sûre et efficace du point de vue énergétique, en tenant compte du régime du moteur, des rapports, du freinage et de l'accélération (catégories B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E uniquement);

Amendement

b) la conduite de manière économique, sûre et efficace du point de vue énergétique, en tenant compte du régime du moteur, des rapports, du freinage et de l'accélération, ***et l'utilisation des aides à la conduite et/ou installations de sécurité embarquées intrinsèques*** (catégories B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E uniquement);

Amendement 197

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 9 – sous-point 3 c

Texte proposé par la Commission

c) la capacité d'observation: observation panoramique; utilisation correcte des rétroviseurs, vision lointaine, moyenne et proche;

Amendement

c) la capacité d'observation: observation panoramique; utilisation correcte des rétroviseurs ***et des nouvelles technologies***; vision lointaine, moyenne et proche;

Amendement 198

Proposition de directive

Annexe II – partie I – point B – point 9 – sous-point 3 j

Texte proposé par la Commission

j) le contrôle du freinage et de l'arrêt: ralentir à temps, freiner ou stopper en fonction des circonstances; anticipation; utilisation des divers systèmes de freinage (uniquement pour les catégories C, CE, D et DE); utilisation de systèmes de réduction de vitesse autres que les freins (uniquement pour les catégories C, CE, D et DE).

Amendement

j) le contrôle du freinage et de l'arrêt: ralentir à temps, freiner ou stopper en fonction des circonstances; anticipation; utilisation des divers systèmes de freinage (uniquement pour les catégories C, CE, D et DE); utilisation de systèmes de réduction de vitesse autres que les freins ***et utilisation des technologies embarquées*** (uniquement pour les catégories C, CE, D et DE).

Amendement 199

Proposition de directive

Annexe II – partie II – alinéa 1 – tiret 5

Texte proposé par la Commission

– tenir compte de tous les facteurs qui affectent le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, déficience de la vue, etc.) afin de conserver le plein usage des capacités nécessaires à la sûreté de la conduite,

Amendement

– tenir compte de tous les facteurs qui affectent le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, déficience de la vue, ***utilisation de dispositifs électroniques***, etc.) afin de conserver le plein usage des capacités nécessaires à la sûreté de la conduite,

Amendement 200

Proposition de directive

Annexe II – partie II – alinéa 1 – tiret 7

Texte proposé par la Commission

- avoir une connaissance suffisante des facteurs de risque liés aux **moyens** de micromobilité,

Amendement

- avoir une connaissance suffisante des facteurs de risque liés aux **cyclistes, aux piétons et aux usagers** de la micromobilité,

Amendement 201

**Proposition de directive
Annexe II – partie II – alinéa 2**

Texte proposé par la Commission

Les États membres **peuvent** prendre les dispositions nécessaires pour veiller à ce que les conducteurs qui ont perdu les connaissances, les aptitudes et les comportements décrits aux points 1 à 9 puissent recouvrer ces connaissances et aptitudes et continuent à adopter les comportements requis pour la conduite d'un véhicule à moteur.

Amendement

Les États membres **sont encouragés à adopter et à** prendre les dispositions nécessaires pour veiller à ce que les conducteurs qui ont perdu les connaissances, les aptitudes et les comportements décrits aux points 1 à 9 puissent recouvrer ces connaissances et aptitudes et continuent à adopter les comportements requis pour la conduite d'un véhicule à moteur. ***Ils peuvent utiliser les recettes affectées au titre de la directive (UE) 2015/413 pour soutenir financièrement ces dispositions.***

Amendements 258, 327 et 338

**Proposition de directive
Annexe III – sous-titre 1**

Texte proposé par la Commission

NORMES MINIMALES CONCERNANT L'APTITUDE **PHYSIQUE ET MENTALE** À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À MOTEUR

Amendement

NORMES MINIMALES CONCERNANT L'APTITUDE À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À MOTEUR

Amendements 259, 328 et 339

**Proposition de directive
Annexe III – sous-titre 3**

Texte proposé par la Commission

EXAMENS MÉDICAUX

Amendement 202

Proposition de directive Annexe III – point 1 – sous-point 1

Texte proposé par la Commission

1) Groupe 1: conducteurs de véhicules des catégories A, A1, A2, AM, B, B1 et **BE**;

Amendement 203

Proposition de directive Annexe III – point 1 – sous-point 3

Texte proposé par la Commission

3) La législation nationale **peut prévoir** d'appliquer aux conducteurs de véhicules relevant de la catégorie B et utilisant leur permis de conduire dans un but professionnel (taxis, ambulances, etc.) les dispositions prévues par la présente annexe pour les conducteurs du groupe 2.

Amendements 260 et 329

Proposition de directive Annexe III – point 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les candidats procèdent à une autoévaluation **de leur aptitude physique et mentale** à la conduite d'un véhicule à moteur.

Amendement

APTITUDE À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À MOTEUR

Amendement

1) Groupe 1: conducteurs de véhicules des catégories A, A1, A2, AM, B, B1, **BE** et **T**;

Amendement

3) La législation nationale **prévoit** d'appliquer aux conducteurs de véhicules relevant de la catégorie B et utilisant leur permis de conduire dans un but professionnel (taxis, ambulances, etc.) les dispositions prévues par la présente annexe pour les conducteurs du groupe 2.

Amendement

Les candidats procèdent **soit** à une autoévaluation, **soit à un examen médical pour** la conduite d'un véhicule à moteur, **conformément au système national en place dans l'État membre de résidence normale.**

Amendement 205

Proposition de directive Annexe III – point 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les candidats font l'objet d'un examen médical *s'il ressort de l'autoévaluation de leur aptitude physique et mentale*, lors de l'accomplissement des formalités requises ou au cours des épreuves qu'ils sont tenus de subir avant d'obtenir un permis, *qu'ils sont susceptibles d'être atteints d'une ou plusieurs des incapacités mentionnées dans* la présente annexe.

Amendement

Les candidats font l'objet d'un examen médical, *comprenant un examen approprié de la vision tel que décrit au point 6*, lors de l'accomplissement des formalités requises ou au cours des épreuves qu'ils sont tenus de subir avant d'obtenir un permis, *lesquelles sont complétées par un avis médical motivé délivré par une autorité médicale ayant l'expertise appropriée au regard de la complexité des finalités combinées de* la présente annexe.

Amendements 262, 331 et 341

Proposition de directive Annexe III – point 3 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Les conducteurs *sont* soumis à *la même procédure lors du renouvellement de leur permis de conduire*.

Amendement

Lors du renouvellement du permis de conduire, les conducteurs *peuvent être* soumis à *un examen médical pour conduire un véhicule à moteur, à l'autoévaluation ou à toute autre forme d'évaluation de l'aptitude à la conduite conformément au système national en place dans l'État membre de résidence normale*.

Amendement 206

Proposition de directive Annexe III – point 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *Les États membres peuvent fixer des normes et des règles plus strictes que celles énoncées dans la présente annexe pour la délivrance ou le renouvellement ultérieur des permis de conduire.*

Amendement 207

Proposition de directive Annexe III – point 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les candidats font l'objet d'un examen médical avant la délivrance initiale d'un permis et, par la suite, les conducteurs sont contrôlés conformément au système national en vigueur dans l'État membre de résidence normale à chaque renouvellement de leur permis de conduire.

Amendement

Les candidats font l'objet d'un examen médical ***de leur aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule à moteur*** avant la délivrance initiale d'un permis et, par la suite, les conducteurs sont contrôlés conformément au système national en vigueur dans l'État membre de résidence normale à chaque renouvellement de leur permis de conduire. ***L'examen médical peut être effectué par un médecin généraliste, sous réserve qu'il ait suivi la formation en ligne visée à l'article 10, paragraphe 8 bis.***

Amendement 208

Proposition de directive Annexe III – point 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. *Les conducteurs sont soumis à la même procédure lors du renouvellement de leur permis de conduire.*

Amendement 209

Proposition de directive Annexe III – point 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Tout candidat à un permis de conduire subit les examens appropriés pour s'assurer qu'il a une acuité visuelle et un champ de vision compatibles avec la conduite de véhicules à moteur. S'il y a une raison de penser que le candidat n'a pas une vision adéquate, il devrait être examiné par une autorité médicale compétente. Au cours de cet examen, l'attention porte plus particulièrement sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire, la sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes et la diplopie, ainsi que sur d'autres fonctions visuelles qui peuvent compromettre la sécurité de la conduite.

Amendement

Tout candidat à un permis de conduire ***ou à son renouvellement*** subit les examens appropriés pour s'assurer qu'il a une acuité visuelle - ***mesurée à l'aide d'une échelle d'acuité visuelle homologuée*** - et un champ de vision compatibles avec la conduite de véhicules à moteur. S'il y a une raison de penser que le candidat n'a pas une vision adéquate, il devrait être examiné par une autorité médicale compétente ***ou un professionnel qualifié dans le domaine de la santé visuelle autorisé par le droit national***. Au cours de cet examen, l'attention porte plus particulièrement sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire, la sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes et la diplopie, ainsi que sur d'autres fonctions visuelles qui peuvent compromettre la sécurité de la conduite.

Amendement 210

Proposition de directive
Annexe III – point 6 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Pour les conducteurs du groupe 1 qui ne satisfont pas aux normes relatives au champ visuel ou à l'acuité visuelle mais pour lesquels il y a de bonnes raisons de penser que la délivrance d'un permis de conduire ne compromettrait pas la sécurité routière, la délivrance du permis de conduire peut être envisagée dans des «cas individuels exceptionnels»; le conducteur se soumet alors à l'examen d'une autorité médicale compétente afin de prouver qu'il n'est atteint d'aucun autre trouble de la vision affectant notamment sa sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes et sa vision crépusculaire. Le conducteur ou candidat est également soumis à un test pratique positif supervisé par une autorité compétente.

Amendement

Pour les conducteurs du groupe 1 qui ne satisfont pas aux normes relatives au champ visuel ou à l'acuité visuelle mais pour lesquels il y a de bonnes raisons de penser que la délivrance d'un permis de conduire ne compromettrait pas la sécurité routière, la délivrance du permis de conduire peut être envisagée dans des «cas individuels exceptionnels»; le conducteur se soumet alors à l'examen d'une autorité médicale compétente ***ou d'un professionnel qualifié dans le domaine de la santé visuelle autorisé par le droit national*** afin de prouver qu'il n'est atteint d'aucun autre trouble de la vision affectant notamment sa sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes et sa vision crépusculaire. Le conducteur ou candidat est également

soumis à un test pratique positif supervisé par une autorité compétente.

Amendement 211

Proposition de directive

Annexe III – point 6 – alinéa 3 – point 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire a une acuité visuelle binoculaire, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,5 en utilisant les deux yeux ensemble.

Amendement

Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire a une acuité visuelle binoculaire, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,5 (**notation décimale**) en utilisant les deux yeux ensemble.

Amendement 212

Proposition de directive

Annexe III – point 6 – alinéa 3 – point 2

Texte proposé par la Commission

2) Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un œil ou qui utilise seulement un œil (par exemple, en cas de diplopie) a une acuité visuelle d'au moins 0,5, avec correction optique s'il y a lieu. L'autorité médicale compétente certifie que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté et que le champ de vision de cet œil répond à l'exigence fixée au point 6 1).

Amendement

2) Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un œil ou qui utilise seulement un œil (par exemple, en cas de diplopie) a une acuité visuelle d'au moins 0,5 (**notation décimale**), avec correction optique s'il y a lieu. L'autorité médicale compétente certifie que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté et que le champ de vision de cet œil répond à l'exigence fixée au point 6 1).

Amendement 213

Proposition de directive

Annexe III – point 6 – alinéa 3 – point 3

Texte proposé par la Commission

3) Après l'apparition récente d'une diplopie ou la perte de la vision d'un œil, il

Amendement

3) Après l'apparition récente d'une diplopie ou la perte de la vision d'un œil, il

est prévu une période d'adaptation d'une durée appropriée (par exemple, six mois) au cours de laquelle la conduite est interdite. Au terme de cette période, la conduite n'est autorisée qu'après avis favorable de spécialistes de la vision et de la conduite.

est prévu une période d'adaptation d'une durée appropriée (par exemple, six mois) au cours de laquelle la conduite est interdite. Au terme de cette période, la conduite n'est autorisée qu'après avis favorable de spécialistes de la vision et de la conduite. ***L'autorité peut déterminer des prescriptions de durée limitée et, si nécessaire, des restrictions pour la conduite de nuit.***

Amendement 214

Proposition de directive

Annexe III – point 6 – alinéa 4 – point 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire a une acuité visuelle, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,8 pour le meilleur des deux yeux et d'au moins 0,1 pour le moins bon. Lorsqu'une correction optique est utilisée pour atteindre les valeurs de 0,8 et 0,1, l'acuité minimale (0,8 et 0,1) est obtenue soit à l'aide de verres de lunettes d'une puissance n'excédant pas huit dioptries, soit à l'aide de lentilles de contact. La correction doit être bien tolérée.

Amendement

Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire a une acuité visuelle, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,8 (***notation décimale***) pour le meilleur des deux yeux et d'au moins 0,1 (***notation décimale***) pour le moins bon. Lorsqu'une correction optique est utilisée pour atteindre les valeurs de 0,8 et 0,1, l'acuité minimale (0,8 et 0,1) est obtenue soit à l'aide de verres de lunettes d'une puissance n'excédant pas huit dioptries, soit à l'aide de lentilles de contact. La correction doit être bien tolérée. ***L'examen médical peut être effectué par un médecin généraliste qui a suivi la formation en ligne visée à l'article 10, paragraphe 8 bis.***

Amendement 215

Proposition de directive

Annexe III – point 6 – alinéa 4 – point 4 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé si le candidat ou le conducteur ***est atteint d'une*** altération de la sensibilité aux contrastes ou ***d'une*** diplopie.

Amendement

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé si le candidat ou le conducteur ***présente des troubles importants de la vision crépusculaire et une*** altération de la sensibilité aux contrastes, ***ainsi qu'une***

vision insuffisante après éblouissement, avec un temps de récupération inadapté, même pour le meilleur œil, ou une diplopie.

Amendement 216

Proposition de directive

Annexe III – point 6 – alinéa 4 – point 4 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Après une perte importante de la vision d'un œil, il est prévu une période d'adaptation d'une durée appropriée (par exemple, six mois) au cours de laquelle la conduite est interdite. Au terme de cette période, la conduite n'est autorisée qu'après avis favorable de spécialistes de la vision et de la conduite.

Amendement

Après une perte importante de la vision d'un œil, il est prévu une période d'adaptation d'une durée appropriée (par exemple, six mois) au cours de laquelle la conduite est interdite. Au terme de cette période, la conduite n'est autorisée qu'après avis favorable de spécialistes de la vision et de la conduite. ***L'autorité médicale compétente peut autoriser la conduite avec d'éventuelles prescriptions ou imposer des restrictions.***

Amendement 217

Proposition de directive

Annexe III – point 10 – alinéa 3 – point 2

Texte proposé par la Commission

2) Un candidat ou un conducteur atteint de diabète qui suit un traitement médicamenteux susceptible de provoquer une hypoglycémie doit prouver qu'il comprend le risque d'hypoglycémie et qu'il maîtrise la maladie de manière adéquate.

Amendement

2) Un candidat ou un conducteur atteint de diabète qui suit un traitement médicamenteux susceptible de provoquer une hypoglycémie doit prouver qu'il comprend le risque d'hypoglycémie et qu'il maîtrise la maladie de manière adéquate, ***y compris, lorsqu'une autorité médicale compétente le juge nécessaire, au moyen d'un système de surveillance continue.***

Amendement 218

Proposition de directive

Annexe III – point 10 – alinéa 7 – point 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

En outre, dans ces cas, la délivrance du permis est **soumise** à l'avis d'une autorité médicale compétente et à des examens médicaux réguliers, réalisés à des intervalles n'excédant pas trois ans.

Amendement

En outre, dans ces cas, la délivrance **ou le renouvellement** du permis est **soumis** à l'avis **favorable** d'une autorité médicale compétente et à des examens médicaux réguliers, réalisés **par un médecin spécialiste** à des intervalles n'excédant pas trois ans.

Amendement 219

Proposition de directive

Annexe III – point 11 – alinéa 2 – point 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'une affection neurologique grave, sauf si la demande est appuyée par un avis médical autorisé.

Amendement

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'une affection neurologique grave, sauf si la demande est appuyée par un avis médical autorisé **favorable délivré par un médecin spécialiste ou une autorité médicale compétente**.

Amendement 220

Proposition de directive

Annexe III – point 11 – alinéa 2 – point 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les troubles neurologiques associés à des maladies ou une intervention chirurgicale affectant le système nerveux central ou périphérique, extériorisés par des troubles sensitifs ou moteurs perturbant l'équilibre et la coordination, sont pris en compte en fonction de leurs effets fonctionnels **et de leur évolutivité**. La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire peut être, dans ces cas, subordonné à des examens périodiques en cas de risques d'aggravation.

Amendement

Les troubles neurologiques associés à des **troubles du développement, des** maladies ou une intervention **médicale ou** chirurgicale affectant le système nerveux central ou périphérique, extériorisés par des troubles **cognitifs, comportementaux,** sensitifs ou moteurs perturbant **les capacités/fonctions,** l'équilibre et la coordination, sont pris en compte en fonction de leurs effets fonctionnels. **Il convient de tenir compte de l'évolutivité des troubles et du respect du traitement.** La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire peut être, dans ces cas, subordonné à des examens périodiques en

cas de risques d'aggravation.

Amendement 222

Proposition de directive

Annexe III – point 12 – alinéa 6 – point 11 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Crise d'épilepsie provoquée: le candidat qui est victime d'une crise d'épilepsie provoquée par un facteur causal identifiable peu susceptible de se reproduire au volant peut être déclaré apte à **la conduite** au cas par cas, moyennant un avis neurologique. Un EEG et un examen neurologique approprié sont réalisés après une crise aiguë.

Amendement

Crise d'épilepsie provoquée: le candidat qui est victime d'une crise d'épilepsie provoquée par un facteur causal identifiable peu susceptible de se reproduire au volant peut être déclaré apte à **conduire seul** au cas par cas **et pour les véhicules à usage privé, mais non pour le transport de tiers**, moyennant un avis neurologique. Un EEG et un examen neurologique approprié sont réalisés après une crise aiguë.

Amendement 223

Proposition de directive

Annexe III – point 12 – alinéa 6 – point 12

Texte proposé par la Commission

12) Première crise non provoquée ou crise unique: le candidat qui a subi une première crise d'épilepsie non provoquée peut être déclaré apte à la conduite, moyennant un examen neurologique approprié, si aucune autre crise ne se produit au cours d'une période de cinq ans alors qu'aucun traitement antiépileptique n'a été prescrit. **Les conducteurs dont les indicateurs pronostiques sont bons peuvent être autorisés à conduire plus tôt par les autorités nationales.**

Amendement

12) Première crise non provoquée ou crise unique: le candidat qui a subi une première crise d'épilepsie non provoquée peut être déclaré apte à la conduite, moyennant un examen neurologique approprié, si aucune autre crise ne se produit au cours d'une période de cinq ans alors qu'aucun traitement antiépileptique n'a été prescrit.

Amendement 224

Proposition de directive

Annexe III – point 13 – alinéa 2 – point 1 - sous-point a

Texte proposé par la Commission

a) atteint de troubles mentaux graves congénitaux ou acquis par maladies, traumatismes ou interventions neurochirurgicales;

Amendement

a) atteint de troubles mentaux, ***cognitifs ou comportementaux*** graves congénitaux ou acquis par maladies, traumatismes ou interventions neurochirurgicales;

Amendement 225

Proposition de directive

Annexe III – point 13 – alinéa 2 – point 1 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

b) ***atteint d'une déficience intellectuelle grave;***

Amendement

b) ***supprimé***

Amendement 226

Proposition de directive

Annexe III – point 13 – alinéa 2 – point 1 – sous-point c

Texte proposé par la Commission

c) ***atteint de troubles comportementaux graves, de trouble comportementaux liés à l'âge, ou de troubles*** graves du comportement ou de la capacité de jugement ou d'adaptation liés à la personnalité,

Amendement

c) atteint de troubles graves du comportement ou de la capacité de jugement ou d'adaptation liés à la personnalité,

Amendement 227

Proposition de directive

Annexe III – point 13 – alinéa 3 – point 2

Texte proposé par la Commission

2) L'autorité médicale compétente tient dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules relevant de la définition de ce groupe.

Amendement

2) L'autorité médicale compétente tient dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules relevant de la définition de ce groupe. ***L'autorité médicale compétente peut déterminer des prescriptions de durée limitée ou imposer des restrictions de***

conduite.

Amendement 228

Proposition de directive

Annexe III – point 14 – alinéa 2 – point 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur **en état de dépendance vis-à-vis de** l'alcool, ou qui ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool, à moins que des restrictions appropriées ne soient appliquées **par** l'utilisation de technologies permettant de compenser la dépendance (**par exemple**, l'utilisation obligatoire d'un éthylomètre antidémarrage).

Amendement

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur **atteint de troubles liés à** l'alcool, ou qui ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool, à moins que des restrictions appropriées ne soient appliquées **grâce à leur participation à des programmes de réadaptation comprenant un suivi et une surveillance médicale ainsi que** l'utilisation de technologies permettant de compenser la dépendance (**y compris avec** l'utilisation obligatoire d'un éthylomètre antidémarrage).

Amendement 229

Proposition de directive

Annexe III – point 14 – alinéa 2 – point 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé sans restrictions à tout candidat ou conducteur ayant été en état de dépendance à l'égard de l'alcool, au terme d'une période prouvée d'abstinence et sous réserve d'un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier.

Amendement

Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé sans restrictions à tout candidat ou conducteur ayant été en état de dépendance à l'égard de l'alcool, au terme d'une période prouvée d'abstinence et sous réserve d'un avis médical autorisé **favorable** et d'un contrôle médical régulier **par l'autorité médicale compétente**.

Amendement 230

Proposition de directive

Annexe III – point 14 – alinéa 3 – point 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) L'autorité médicale compétente peut déterminer des prescriptions de durée limitée et, si nécessaire, des restrictions de conduite.

Amendement 231

Proposition de directive

Annexe III – point 15 – alinéa 2 – point 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur ***en état de dépendance vis-à-vis de*** substances psychotropes ou ***qui, sans être dépendant, en abuse régulièrement***, quelle que soit la catégorie de permis sollicitée.

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur ***qui consomme des*** substances psychotropes ou ***des stupéfiants***, quelle que soit la catégorie de permis sollicitée.

Amendement 232

Proposition de directive

Annexe III – point 15 – alinéa 2 – point 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur qui consomme régulièrement des substances psychotropes, ***quelle qu'en soit la forme, susceptibles de compromettre son aptitude à conduire sans danger***, si la quantité ***absorbée est telle qu'elle exerce*** une influence ***néfaste sur la conduite***. Il en est de même pour tout autre médicament ou association de médicaments qui exerce une influence sur l'aptitude à conduire.

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur qui ***abuse ou*** consomme régulièrement des substances psychotropes si la quantité ***consommée est de nature à exercer*** une influence ***sur l'aptitude à conduire***. Il en est de même pour tout autre médicament ou association de médicaments qui exerce une influence sur l'aptitude à conduire.

L'autorité médicale compétente peut déterminer des prescriptions de durée limitée et, si nécessaire, des restrictions de conduite.

Amendement 233

Proposition de directive
Annexe III – point 15 – alinéa 2 – point 3

Texte proposé par la Commission

3) L'autorité médicale compétente tient dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules relevant de la définition de ce groupe.

Amendement

3) L'autorité médicale compétente tient dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules relevant de la définition de ce groupe ***et peut déterminer des prescriptions de durée limitée et, si nécessaire, des restrictions de conduite.***

Amendement 234

Proposition de directive
Annexe IV – partie 1 – point 3 – sous-point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(g bis) compréhension et attention accordée à la vulnérabilité des usagers non motorisés.

Amendement 235

Proposition de directive
Annexe IV – partie 4 – point 1 – sous-point e

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) Le travail d'examen de la conduite fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle par un organisme habilité par l'État membre concerné, afin de garantir la mise en œuvre appropriée et cohérente de l'évaluation.

e) Le travail d'examen de la conduite fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle par un organisme ***indépendant*** habilité par l'État membre concerné, afin de garantir la mise en œuvre appropriée et cohérente de l'évaluation.

Amendement 236

Proposition de directive
Annexe IV – partie 4 – point 2 – point a – sous-point i – tiret 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

– de maintenir et de mettre à jour les

– de maintenir et de mettre à jour les

connaissances et les compétences nécessaires en matière d'examen;

connaissances et les compétences nécessaires en matière d'examen *et de communication*;

Amendement 237

Proposition de directive Annexe IV – partie 5 – point 1

Texte proposé par la Commission

1) Les États membres peuvent prévoir que les personnes qui étaient habilitées à faire passer des épreuves de conduite immédiatement avant l'entrée en vigueur de la *directive 2006/126/CE* sont autorisées à continuer à faire passer ces épreuves bien qu'elles ne soient pas autorisées à le faire conformément aux conditions générales fixées au point 2 ou au processus de qualification initiale prévu au point 3.

Amendement

1) Les États membres peuvent prévoir que les personnes qui étaient habilitées à faire passer des épreuves de conduite immédiatement avant l'entrée en vigueur de la *présente directive* sont autorisées à continuer à faire passer ces épreuves bien qu'elles ne soient pas autorisées à le faire conformément aux conditions générales fixées au point 2 ou au processus de qualification initiale prévu au point 3.