

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission des transports et du tourisme

PROVISOIRE
2003/0252(COD)

4 novembre 2004

*****|**

PROJET DE RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire (refonte)
(COM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Mathieu Grosch

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en gras et italique. Le marquage en italique maigre est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE.....	

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant relative au permis de conduire (refonte)
(COM(2003)0621 – C6-0610/2003 – 2003/0252(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2003)0621)¹,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 71, paragraphe 1, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C5-0610/2003),
 - vu l'article 67 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (A6-0000/2004),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1
Considérant 3

(3) La faculté d'imposer les dispositions nationales en matière de durée de validité, prévue par la directive 91/439/CEE a pour conséquence la coexistence des différentes règles des différents États membres et la circulation de plus de **80 modèles** différents de permis de conduire valables dans les États membres. Ceci crée des problèmes de transparence pour les citoyens, les forces de l'ordre et les administrations responsables de la gestion

(3) La faculté d'imposer les dispositions nationales en matière de durée de validité, prévue par la directive 91/439/CEE a pour conséquence la coexistence des différentes règles des différents États membres et la circulation de plus de **110 modèles** différents de permis de conduire valables dans les États membres. Ceci crée des problèmes de transparence pour les citoyens, les forces de l'ordre et les administrations responsables de la gestion

¹ JO C ... / Non encore publiée au JO.

des permis de conduire et mène à des falsifications de documents qui datent parfois de plusieurs décennies. ***Pour ces raisons, il convient de procéder à l'harmonisation des règles relatives à la durée de validité des permis délivrés ou renouvelés à partir de la mise en application de la présente directive.***

des permis de conduire et mène à des falsifications de documents qui datent parfois de plusieurs décennies.

Justification

Le nombre de modèles a encore augmenté avec l'élargissement. Voir également la justification de l'amendement à l'article 3, paragraphe 4.

Amendement 2

Considérant 3 bis (nouveau)

(3 bis) Les anciens permis de conduire doivent être échangés dans tous les États membres afin d'éviter que le modèle unique européen ne devienne un modèle européen de plus. Le délai prévu à cet effet est de dix ans pour les anciens modèles en papier et de vingt ans pour les modèles sous forme de carte plastique.

Justification

Voir la justification des amendements à l'article 3, paragraphe 4.

Amendement 3

Considérant 3 ter (nouveau)

(3 ter) L'échange des permis de conduire existants ne restreint pas les droits acquis concernant l'autorisation de conduire différentes catégories de véhicules.

Justification

Voir la justification des amendements à l'article 3, paragraphe 4.

Amendement 4

Considérant 7

(7) En ce qui concerne les âges minimums il est nécessaire de renforcer davantage le principe de l'accès progressif aux catégories. Pour les différentes catégories de véhicules à deux roues, ainsi que pour les différentes catégories de véhicules destinés au transport de personnes ou de marchandises, il convient de varier davantage les modalités d'accès aux catégories de permis. La catégorie B1 doit rester facultative, avec une possibilité de dérogation pour l'âge minimum, afin de préserver une introduction future d'un accès progressif à la même catégorie.

(7) En ce qui concerne les âges minimums il est nécessaire de renforcer davantage le principe de l'accès progressif aux catégories. Pour les différentes catégories de véhicules à deux *et à trois* roues, ainsi que pour les différentes catégories de véhicules destinés au transport de personnes ou de marchandises, il convient de varier davantage les modalités d'accès aux catégories de permis. La catégorie B1 doit rester facultative, avec une possibilité de dérogation pour l'âge minimum, afin de préserver une introduction future d'un accès progressif à la même catégorie.

Amendement 5
Considérant 8 bis (nouveau)

(8 bis) Les États membres devraient avoir la possibilité de modifier l'âge minimum pour les catégories de voitures et de motocycles afin d'améliorer la sécurité ou la mobilité sur la route. Toutefois, s'agissant des motocycles, le principe de l'accès progressif doit être maintenu.

Justification

Voir la justification des amendements à l'article 7, paragraphe 2.

Amendement 6
Considérant 13

(13) Il convient, pour des raisons de sécurité et de circulation routières, que les États membres *puissent appliquer* leurs dispositions nationales en matière de retrait, de suspension et d'annulation du permis de conduire à tout titulaire de permis ayant acquis sa résidence normale sur leur territoire.

(13) Il convient, pour des raisons de sécurité et de circulation routières, que les États membres *soient tenus, dans la mesure du possible, d'appliquer* leurs dispositions nationales en matière de retrait, de suspension, *de restriction* et d'annulation du permis de conduire à tout titulaire de permis ayant acquis sa résidence normale sur leur territoire.

Justification

Voir la justification des amendements à l'article 12, paragraphe 4.

Amendement 7

Considérant 15 bis (nouveau)

(15 bis) Les États membres doivent pouvoir stocker des informations supplémentaires dans le microprocesseur dès lors que cela n'affecte pas sa finalité première. Dans ce cas, la protection des données doit être assurée.

Justification

Voir la justification des amendements à l'article 1, paragraphe 3.

Amendement 8

Considérant 16

(16) Des normes minimales concernant l'accès à la profession d'examineur doivent être déterminées, afin d'améliorer les connaissances et les aptitudes des examinateurs, de permettre une évaluation plus objective des candidats au permis de conduire, de parvenir à une plus grande harmonisation des examens de conduite et de renforcer le principe général de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire.

(16) Des normes minimales concernant l'accès à la profession d'examineur ***et leur formation continue*** doivent être déterminées, afin d'améliorer les connaissances et les aptitudes des examinateurs, de permettre une évaluation plus objective des candidats au permis de conduire, de parvenir à une plus grande harmonisation des examens de conduite et de renforcer le principe général de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire.

Justification

Voir la justification des amendements à l'article 11.

Amendement 9

Article 1, paragraphe 2

2. Les États membres ont le droit de munir les permis de conduire qu'ils délivrent d'un microprocesseur à partir du moment où les

2. Les États membres ont le droit de munir les permis de conduire qu'ils délivrent d'un microprocesseur à partir du moment où les

prescriptions techniques seront fixées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 10. La Commission veille à ce que les prescriptions techniques concernant le microprocesseur à insérer dans le permis de conduire prévoient une homologation CE qui ne pourra être accordée que lorsque la capacité à résister aux tentatives de manipulation ou d'altération de données sera démontrée. ***Le microprocesseur n'intègre que les données du permis de conduire et ne peut avoir d'autres fonctions que celles liées directement à celui-ci.***

prescriptions techniques seront fixées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 10. La Commission veille à ce que les prescriptions techniques concernant le microprocesseur à insérer dans le permis de conduire prévoient une homologation CE qui ne pourra être accordée que lorsque la capacité à résister aux tentatives de manipulation ou d'altération de données sera démontrée.

Justification

Voir la justification des amendements à l'article 1, paragraphe 2 bis.

Amendement 10

Article 1, paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. Le microprocesseur intègre les données harmonisées du permis de conduire visées à l'annexe I.

Après consultation de la Commission, les États membres peuvent stocker des informations supplémentaires dans le microprocesseur dès lors que cela n'affecte pas l'application de la présente directive et que les dispositions pertinentes en matière de protection des données sont respectées.

Afin d'assurer l'interopérabilité future, la Commission peut adapter l'annexe I conformément à la procédure prévue à l'article 9.

Justification

Les États membres devraient pouvoir stocker des informations supplémentaires dans le microprocesseur tant que cela ne nuit pas à la fonction première du permis de conduire et du microprocesseur. Dans ce cas, les dispositions pertinentes en matière de protection des données devraient être respectées.

Amendement 11
Article 3, paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. Le matériel utilisé pour le permis de conduire conformément à l'annexe I est protégé contre la falsification par des spécifications fixées par la Commission conformément à la procédure prévue à l'article 10. Les États membres peuvent introduire des éléments de sécurité supplémentaires.

Justification

La protection contre la falsification étant l'un des principaux objectifs de la directive, les États membres devraient pouvoir introduire des éléments de sécurité supplémentaires.

Amendement 12
Article 3, paragraphe 2 ter (nouveau)

2 ter. Dans un délai de dix ans après la mise en application de la présente directive, tous les permis de conduire ne satisfaisant ni aux exigences de l'annexe I de la présente directive ni à celles de l'annexe I bis de la directive 91/439/CEE introduite par la directive 96/47/CE sont remplacés par le modèle visé à l'annexe I de la présente directive.

Dans un délai de vingt ans après la mise en application de la présente directive, tous les permis de conduire ne satisfaisant pas aux exigences de l'annexe I de la présente directive sont remplacés par le modèle visé à l'annexe I.

Un permis de conduire délivré pour une catégorie particulière de véhicule avant la mise en application de la présente directive ne peut être retiré ni restreint de quelque manière que ce soit au titre des dispositions de la présente directive.

Justification

La directive a pour objectif de remplacer la multitude de modèles de permis de conduire existants par un modèle unique. Partant, les modèles de permis de conduire existants qui ne satisfont pas aux exigences de la directive à l'étude doivent être remplacés, faute de quoi le modèle européen ne ferait que s'ajouter aux modèles existants.

De plus, cet échange permettrait de dresser l'inventaire des permis existants dans chaque État membre. Les permis falsifiés ou établis en doubles exemplaires seraient retirés de la circulation. Les conséquences seraient notables pour le réseau européen de permis de conduire qui pourrait ainsi non seulement entamer ses travaux sur la base de données actualisées, mais aussi mieux lutter contre le «tourisme du permis de conduire».

Des délais devraient être fixés pour cet échange compte tenu de l'effort administratif qu'il implique.

Grâce à cette disposition, les États membres disposeraient de dix ans après la mise en application de la directive pour échanger tous les modèles en papier contre le nouveau modèle. Passé un délai supplémentaire de dix ans, les modèles en plastique devront également être remplacés par le nouveau modèle.

Toutefois, l'échange des anciens permis de conduire ne doit en aucun cas se solder par une perte ou une restriction des droits acquis en ce qui concerne l'autorisation de conduire diverses catégories de véhicules.

Amendement 13

Article 4, paragraphe 1, catégorie AM

- cyclomoteurs, c'est-à-dire des véhicules à deux roues ou à trois roues ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 6 kilomètres par heure et ne dépassant pas 45 kilomètres par heure et caractérisés par un moteur dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 centimètres cubes s'il est à combustion interne, ou dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kilowatts s'il s'agit d'un moteur électrique, ou, en ce qui concerne les cyclomoteurs à trois roues par un moteur dont la puissance maximale nette ne dépasse pas 4 kilowatts s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne;

- cyclomoteurs, c'est-à-dire des véhicules à deux roues ou à trois roues ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 6 kilomètres par heure et ne dépassant pas 45 kilomètres par heure et caractérisés par un moteur dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 centimètres cubes s'il est à combustion interne, ou dont la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 4 kilowatts s'il s'agit d'un moteur électrique, ou, en ce qui concerne les cyclomoteurs à trois roues par un moteur dont la puissance maximale nette ne dépasse pas 4 kilowatts s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne;

- quadricycles légers dont la masse à vide n'exécède pas 350 kilogrammes, à l'exclusion de la masse des batteries s'il

s'agit d'un véhicule électrique, dont la vitesse maximale par conception ne dépasse pas 45 km/h et dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ dans le cas d'un moteur à allumage commandé ou dont la puissance maximale nette ne dépasse pas 4 kilowatts dans le cas d'autres moteurs à combustion interne ou dont la puissance nominale continue ne dépasse pas 4 kilowatts dans le cas d'un moteur électrique;

Justification

Il semble opportun que les conducteurs de ces véhicules légers réussissent également au moins un contrôle de connaissances.

Amendement 14

Article 4, paragraphe 1, catégorie A1

- motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 centimètres cubes, d'une puissance maximale de 11 kilowatts et avec un rapport puissance/poids inférieure à 0,1 kilowatt par kilogramme;

- motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 centimètres cubes, d'une puissance maximale de 11 kilowatts et avec un rapport puissance/poids inférieur à 0,1 kilowatt par kilogramme;

- tricycles d'une puissance maximale de 15 kilowatts;

Justification

Les tricycles devraient figurer dans la catégorie A conformément à leur puissance.

Amendement 15

Article 4, paragraphe 1, catégorie A2

- motocycles, avec ou sans side-car, d'une puissance maximale de 35 kilowatts et avec un rapport puissance/poids inférieur à 0,2 kilowatt par kilogramme; ces motocycles ne peuvent pas être dérivés d'une version développant plus du double de la puissance maximale; à ces motocycles peut être attaché un side-car;

- motocycles, avec ou sans side-car, d'une puissance maximale de 35 kilowatts et avec un rapport puissance/poids inférieur à 0,2 kilowatt par kilogramme; ces motocycles ne peuvent pas être dérivés d'une version développant plus du double de la puissance maximale; à ces motocycles peut être attaché un side-car;

- tricycles d'une puissance maximale de

35 kilowatts;

Justification

Les tricycles devraient figurer dans la catégorie A conformément à leur puissance.

Amendement 16

Article 4, paragraphe 1, catégorie A

- motocycles, avec ou sans side-car;

- motocycles, avec ou sans side-car;

- tricycles d'une puissance supérieure à 35 kilowatts;

Justification

Les tricycles devraient figurer dans la catégorie A conformément à leur puissance.

Amendement 17

Article 4, paragraphe 1, catégorie B1

- **tricycles et** quadricycles à moteur;

- quadricycles à moteur **ne correspondant pas aux quadricycles légers de la catégorie AM, deuxième paragraphe, dont la masse à vide est égale ou inférieure à 400 kilogrammes (550 kilogrammes pour les véhicules destinés au transport de marchandises), à l'exclusion de la masse des batteries s'il s'agit d'un véhicule électrique, dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15 kilowatts et dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 80 km/h;**

Justification

Les tricycles devraient être classés dans la catégorie A.

Dans un souci de clarté, les quadricycles légers concernés devraient être définis ici.

Amendement 18

Article 4, paragraphe 1, catégorie B

- automobiles, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kilogrammes **et dont le** nombre de personnes **transportées**, outre le conducteur, n'excède pas huit; **aux automobiles de cette catégorie** peut être attelée une remorque **dont** la masse maximale autorisée **n'excède pas 750** kilogrammes;

- automobiles:

- dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kilogrammes;

- **conçues et équipées pour transporter un** nombre de personnes **qui**, outre le conducteur, n'excède pas huit;

- **sans préjudice des dispositions relatives à la réception des types de véhicules concernés**, une remorque **peut être attelée**, la masse maximale autorisée **de l'ensemble de véhicules couplés n'excédant pas 3 500** kilogrammes;

- **sans préjudice des dispositions relatives à la réception des types de véhicules concernés, si le conducteur a suivi une formation conformément à l'annexe VI bis**, une remorque **peut être attelée**, dès lors que la masse maximale autorisée de l'ensemble de véhicules couplés **n'excède pas 4 250 kilogrammes**, que la charge utile **n'excède pas 1 000 kilogrammes** et que l'ensemble de véhicules couplés **ne sert pas à des fins commerciales**;

- **si le conducteur a suivi une formation conformément à l'annexe VI ter**, la masse maximale autorisée de l'automobile **peut atteindre 4 250 kilogrammes** dès lors qu'il s'agit d'un motor-home tel que défini à l'annexe II, partie A, point 5.1, de la directive 2001/116/CE, que la charge utile **n'excède pas 1 000 kilogrammes** et que le véhicule **ne sert pas à des fins commerciales**;

Justification

La proposition de la Commission est trop restrictive en ce qui concerne les remorques. Elle bouleverserait la situation actuelle, par exemple dans le domaine du sport ou du camping.

Après avoir suivi une formation sans examen supplémentaire, les titulaires d'un permis de catégorie B peuvent conduire un ensemble de véhicules ou un motor-home allant jusqu'à 4 250 kilogrammes. Dans ce cas, on écarte clairement toute possibilité d'utilisation à des fins commerciales afin d'éviter une concurrence déloyale à l'égard des conducteurs professionnels titulaires d'un permis de catégorie C1 et C.

La notion de «personnes transportées» est précisée.

Amendement 19

Article 4, paragraphe 1, catégorie B + E

- ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque **dont** la masse maximale autorisée **excède 750** kilogrammes;

- **sans préjudice des dispositions relatives à la réception des types de véhicules concernés**, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque **ou semi-remorque**, la masse maximale autorisée **de la remorque ou de la semi-remorque n'excède pas 3 500** kilogrammes;

Justification

Le titulaire d'un permis de catégorie B doit pouvoir également tracter une semi-remorque.

La masse de la remorque devrait toutefois être limitée à 3,5 tonnes.

Amendement 20

Article 4, paragraphe 1, catégorie C1

- automobiles **affectées au transport de marchandises** dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes sans dépasser **6 000 kilogrammes** et **dont le** nombre de personnes **transportées**, outre le conducteur, n'excède pas huit; aux automobiles qu'on peut conduire avec un permis de la catégorie C1 peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;

- automobiles **n'entrant pas dans la catégorie D1 ou D**, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes sans dépasser **7 500 kilogrammes** et **qui sont conçues et équipées pour transporter un** nombre de personnes **qui**, outre le conducteur, n'excède pas huit; aux automobiles qu'on peut conduire avec un permis de la catégorie C1 peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;

Justification

Il faudrait établir une distinction simple entre le transport de personnes (catégories D1 et D) et toute autre forme de transport.

L'abaissement de la masse autorisée pour les automobiles de la catégorie C1 à 6 000 kilogrammes, contre les 7 500 kilogrammes actuels, semble inappropriée.

La notion de «personnes transportées» est précisée.

Amendement 21
Article 4, paragraphe 1, catégorie C1 + E

- ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C 1 et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12 000 kilogrammes **et que la masse maximale autorisée de la remorque ou semi-remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur;**

- **sans préjudice des dispositions relatives à la réception des types de véhicules concernés,** ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C 1 et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12 000 kilogrammes;

- **sans préjudice des dispositions relatives à la réception des types de véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12 000 kilogrammes;**

Justification

La référence aux dispositions relatives à la réception des types de véhicules remplace la disposition concernant le rapport des masses du véhicule tracteur et de la remorque.

Le titulaire d'un permis de catégorie C1 doit pouvoir conduire un ensemble de véhicules composé d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque de plus de 3 500 kilogrammes ne relevant pas de la catégorie B+E.

Amendement 22
Article 4, paragraphe 1, catégorie C

- automobiles **affectées au transport de marchandises**, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes et **dont le** nombre de personnes **transportées**, outre le conducteur, n'excède pas huit; aux automobiles qu'on peut conduire avec un permis de la catégorie C peut être attelée

- automobiles **n'entrant pas dans la catégorie D1 ou D**, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes et **qui sont conçues et équipées pour transporter un** nombre de personnes **qui**, outre le conducteur, n'excède pas huit; aux automobiles qu'on

une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;

peut conduire avec un permis de la catégorie C peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;

Justification

Il faudrait établir une distinction simple entre le transport de personnes (catégories D1 et D) et toute autre forme de transport.

La notion de «personnes transportées» est précisée.

Amendement 23

Article 4, paragraphe 1, catégorie C + E

- ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes;

- **sans préjudice des dispositions relatives à la réception des types de véhicules concernés**, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes;

Justification

Référence supplémentaire aux dispositions pertinentes relatives à la réception des types de véhicules.

Amendement 24

Article 4, paragraphe 1, catégorie D1

- automobiles **affectées au transport de personnes, dont le** nombre de personnes **transportées**, outre le conducteur, n'excède pas seize et ayant une longueur maximale de **sept** mètres; aux automobiles qu'on peut conduire avec un permis de la catégorie D1 peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;

- automobiles **conçues et équipées pour transporter un** nombre de personnes **qui**, outre le conducteur, n'excède pas seize et ayant une longueur maximale de **huit** mètres; aux automobiles qu'on peut conduire avec un permis de la catégorie D1 peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;

Justification

Le libellé concernant les automobiles autorisées de la catégorie D1 est ainsi précisé.

Amendement 25
Article 4, paragraphe 1, catégorie D1 + E

- ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D 1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12 000 kilogrammes **et que la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur;**

- **sans préjudice des dispositions relatives à la réception des types de véhicules concernés,** ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D 1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12 000 kilogrammes;

Justification

La référence aux dispositions relatives à la réception des types de véhicules remplace la disposition concernant le rapport des masses du véhicule tracteur et de la remorque.

Amendement 26
Article 4, paragraphe 1, catégorie D

- automobiles **affectées au transport des personnes, dont le** nombre de personnes **transportées,** outre le conducteur, excède huit; aux automobiles qu'on peut conduire avec un permis de la catégorie D peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;

- automobiles **conçues et équipées pour transporter un** nombre de personnes **qui,** outre le conducteur, excède huit; aux automobiles qu'on peut conduire avec un permis de la catégorie D peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;

Justification

Le libellé concernant les automobiles autorisées de la catégorie D1 est ainsi précisé.

Amendement 27
Article 4, paragraphe 1, catégorie D + E

- ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes.

- **sans préjudice des dispositions relatives à la réception des types de véhicules concernés,** ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède

750 kilogrammes.

Justification

Référence supplémentaire aux dispositions pertinentes relatives à la réception des types de véhicules.

Amendement 28
Article 4, paragraphe 2, point b)

b) le terme "cyclomoteur" n'englobe pas **les quadricycles légers ni** les cycles à pédalage assisté;

b) le terme "cyclomoteur" n'englobe pas les cycles à pédalage assisté;

Justification

Voir la justification de l'amendement à l'article 4, paragraphe 1, catégorie AM.

Amendement 29
Article 4, paragraphe 1, point d)

d) le terme "quadricycle" désigne un véhicule autre qu'un quadricycle léger dont la masse à vide est égale ou inférieure à 400 kilogrammes (550 kilogrammes pour les véhicules destinés au transport de marchandises), à l'exclusion de la masse des batteries s'il s'agit d'un véhicule électrique, et dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15 kilowatts;

supprimé

Justification

Dans un souci de clarté, il conviendrait d'utiliser la définition de l'article 4, paragraphe 1, catégorie B1.

Amendement 30
Article 4, paragraphe 3

3. La catégorie B1 est facultative.

3. La catégorie B1 est facultative. ***Dans les États membres n'introduisant pas cette catégorie de permis, un permis de catégorie B est nécessaire pour la***

conduite des véhicules concernés.

Justification

Ajout nécessaire pour clarifier cette possibilité.

Amendement 31

Article 6, paragraphe 1, point a)

a) le permis pour les catégories C ou D ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour la catégorie B;

a) le permis pour les catégories **CI, C, DI** ou D ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour la catégorie B;

Justification

Les nouvelles catégories CI et DI devraient être intégrées dans cette disposition.

Amendement 32

Article 6, paragraphe 1, point b)

b) le permis pour les catégories B + E, C + E, D + E, ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités respectivement pour les catégories B, C ou D.

b) le permis pour les catégories B + E, **CI + E, C + E, DI + E et D + E**, ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités respectivement pour les catégories B, **CI, C, DI** ou D.

Justification

Les nouvelles catégories CI et DI devraient être intégrées dans cette disposition.

Amendement 33

Article 6, paragraphe 2, point a)

a) le permis validé pour des catégories C + E ou D + E est validé pour la conduite des ensembles de la catégorie B + E;

a) le permis validé pour des catégories **CI + E, C + E, DI + E** ou D + E est validé pour la conduite des ensembles de la catégorie B + E;

Justification

Les nouvelles catégories CI et DI devraient être intégrées dans cette disposition.

Amendement 34
Article 6, paragraphe 2, point c)

c) le permis validé pour la catégorie C1 ou C1 + E est validé pour la conduite de véhicules de la catégorie D1 ou D1 + E respectivement si leur titulaire a atteint l'âge minimum de 21 ans;

c) les permis validés pour les catégories A, B, C ou D sont également validés pour les catégories A1 et A2, B1, C1 ou D1 respectivement;

Les permis validés pour la catégorie A2 sont également validés pour la catégorie A1.

Les permis validés pour les catégories C+E et D+E sont également validés pour les ensembles de véhicules couplés des catégories C1+E et D1+E respectivement;

Justification

Étant donné que la masse autorisée pour la catégorie C1 a été élevée à 7 500 kilogrammes, l'équivalence entre les catégories D1 et C1 doit être supprimée, car il peut s'agir de types de véhicules différents.

Toutefois, ces équivalences devraient être possibles grâce à l'introduction des catégories A1, A2, B1, C1 et D1.

Amendement 35
Article 6, paragraphe 2, point d)

d) le permis validé pour la catégorie D1 ou D1 + E est validé pour la conduite de véhicules de la catégorie C1 ou C1+E respectivement.

d) les permis de toutes les catégories sont également validés pour les véhicules de la catégorie AM. Toutefois, un État membre délivrant un permis pour la conduite sur son territoire peut limiter l'équivalence de la catégorie AM aux catégories A1, A2 et A lorsqu'une formation pratique est requise dans ledit État membre pour la délivrance du permis AM.

Justification

Étant donné que la masse autorisée pour la catégorie C1 doit être fixée à 7 500 kilogrammes, l'équivalence entre les catégories C1 et D1 doit être supprimée, car il peut s'agir de types de véhicules différents.

La réussite de l'examen théorique est exigée pour tout permis. S'il s'agit de la seule condition pour la délivrance d'un permis AM, tout permis doit également être validé pour cette

catégorie. En revanche, si un État membre exige un examen pratique pour la catégorie AM - comme le permet l'article 8, paragraphe 1, point b - cette équivalence s'applique uniquement aux permis pour lesquels une expérience pratique de deux ans sur véhicules à deux roues est requise (A1, A2, A).

Amendement 36
Article 6, paragraphe 3, point a)

a) tricycles *et quadricycles à moteur* sous couvert d'un permis de la catégorie *A ou A1*;

a) - tricycles *d'une puissance maximale de 35 kilowatts* sous couvert d'un permis de la catégorie *B*;
- tricycles d'une puissance supérieure à 35 kilowatts sous couvert d'un permis de la catégorie B dont le titulaire a 21 ans révolus;

Justification

Voir la justification des amendements à l'article 4, paragraphe 1, catégories A1, A2 et A, et à l'article 7, paragraphe 1, point c.

Amendement 37
Article 6, paragraphe 3, point b)

b) motocycles légers sous couvert d'un permis de la catégorie B.

b) motocycles légers sous couvert d'un permis de la catégorie B.

La présente disposition s'appliquant uniquement à la conduite sur le territoire national, l'État membre n'indique pas sur le permis que le titulaire est autorisé à conduire lesdits véhicules.

Justification

Les équivalences prévues par ce paragraphe et pouvant être introduites par les États membres sont uniquement valables sur leurs territoires respectifs. Afin d'éviter tout malentendu lors du franchissement d'une frontière, les catégories supplémentaires ainsi autorisées ne devraient pas apparaître sur le permis.

Amendement 38
Article 7, paragraphe 2, alinéa 1

Les États membres peuvent déroger aux conditions d'âge minimal fixées pour les catégories A, B et B + E et délivrer ces catégories à partir de 17 ans et à celles fixées pour la catégorie B1 et délivrer cette catégorie seulement à partir de l'âge de 18 ans. Les États membres peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire d'un permis de conduire des catégories B et B1 dont le titulaire n'a pas 18 ans révolus.

Les États membres peuvent déroger aux conditions d'âge minimal fixées pour les catégories B et B + E et délivrer ces catégories à partir de 17 ans et à celles fixées pour la catégorie B1 et délivrer cette catégorie seulement à partir de l'âge de 18 ans. Les États membres peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire d'un permis de conduire des catégories B et B1 dont le titulaire n'a pas 18 ans révolus.

Justification

Voir la justification des amendements à l'article 7, paragraphe 2.

Amendement 39

Article 7, paragraphe 2, alinéa 2 bis (nouveau)

Les États membres peuvent relever l'âge minimum prévu pour les catégories A1, A2 et A à condition que:

- deux ans séparent l'âge minimum pour la catégorie A1 et l'âge minimum pour la catégorie A2;

- l'obtention d'un permis de la catégorie A requière une expérience de trois ans sur un motorcycle sous couvert du permis A2 ou que l'âge minimum pour la catégorie A sans expérience sur un motorcycle sous couvert du permis A2 soit de six ans de plus que l'âge minimum requis pour la catégorie A2.

L'âge minimum fixé pour la catégorie A sans expérience sur un motorcycle sous couvert du permis A2 ne peut excéder 26 ans.

Les États membres ayant relevé l'âge minimum pour les catégories A1, A2 ou A reconnaissent les permis délivrés par les autres États membres.

Justification

L'accès progressif aux différentes catégories de motocycles est crucial pour renforcer la

sécurité routière des conducteurs concernés.

Si un État membre souhaite relever l'âge minimum fixé pour une de ces catégories afin de renforcer la sécurité, cette possibilité lui est offerte sous certaines conditions, mais il doit respecter le principe de l'accès progressif.

Amendement 40
Article 8, paragraphe 1, point b)

b) la réussite d'une épreuve de contrôle des connaissances seulement en ce qui concerne la catégorie AM; les États membres peuvent imposer la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, ainsi qu'un examen médical pour les permis de conduire de la catégorie AM qu'ils délivrent;

b) la réussite d'une épreuve de contrôle des connaissances seulement en ce qui concerne la catégorie AM; les États membres peuvent imposer la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, ainsi qu'un examen médical pour les permis de conduire de la catégorie AM qu'ils délivrent.

En ce qui concerne les tricycles et quadricycles à moteur relevant de cette catégorie, les États membres peuvent exiger une formation pratique spécifique. Un code national apposé sur le permis devrait permettre de distinguer les véhicules de la catégorie AM;

Justification

Une formation pratique supplémentaire devrait suffire.

Amendement 41
Article 8, paragraphe 2, alinéa 1

2. A partir du ... [date fixée à l'article 17, paragraphe 2], les permis de conduire délivrés par les États membres pour les catégories AM, A1, A2, A, B, B1 et B + E, ont une validité administrative de dix ans. ***Les permis de ces mêmes catégories, délivrés à des conducteurs ayant atteint l'âge de soixante-cinq ans, ont une validité de cinq ans.*** Les États membres peuvent limiter la durée de validité du premier permis de conduire délivré aux

2. A partir du ... [date fixée à l'article 17, paragraphe 2], les permis de conduire délivrés par les États membres pour les catégories AM, A1, A2, A, B, B1 et B + E, ont une validité administrative de dix ans. Les États membres peuvent limiter la durée de validité du premier permis de conduire délivré aux conducteurs novices pour les catégories A et B à trois ans afin de pouvoir appliquer des mesures spécifiques à ces conducteurs visant à améliorer leur

conducteurs novices pour les catégories A et B à trois ans afin de pouvoir appliquer des mesures spécifiques à ces conducteurs visant à améliorer leur sécurité routière.

sécurité routière.

Justification

Une limitation généralisée de la durée de validité pour les conducteurs âgés de plus de soixante-cinq ans ne semble pas justifiée.

Amendement 42

Article 8, paragraphe 2, alinéa 2

A partir du ... [date fixée à l'article 17, paragraphe 2], les permis de conduire délivrés par les États membres pour les catégories C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E, ont une validité de cinq ans. Les permis de ces mêmes catégories ont une validité d'un an, lorsqu'ils sont délivrés à des conducteurs ayant atteint l'âge de soixante-cinq ans.

A partir du ... [date fixée à l'article 17, paragraphe 2], les permis de conduire délivrés par les États membres pour les catégories C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E, ont une validité de cinq ans. ***Les États membres peuvent limiter à trois ans la durée de validité du premier permis délivré aux conducteurs novices pour les catégories C et D afin de pouvoir appliquer des mesures spécifiques à ces conducteurs destinées à améliorer leur sécurité routière.***

Justification

Une limitation généralisée de la durée de validité pour les conducteurs âgés de plus de soixante-cinq ans ne semble pas justifiée.

S'agissant des catégories C et D, les États membres doivent avoir la possibilité, comme pour les catégories A et B, de restreindre la durée de validité des permis des conducteurs novices afin d'adopter des mesures spécifiques pour la sécurité routière.

Amendement 43

Article 8, paragraphe 2, alinéa 3 bis (nouveau)

La présence d'un microprocesseur conformément à l'article 1 n'est pas une condition de validité du permis. La perte, l'illisibilité ou toute autre détérioration du microprocesseur n'ont aucune incidence sur la validité du document.

Amendement 44
Article 8, paragraphe 3, point a)

a) un **contrôle** des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite telles que décrites à l'annexe III pour les permis de conduire des catégories C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E;

a) un **respect constant** des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite telles que décrites à l'annexe III pour les permis de conduire des catégories C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E;

Justification

Cet amendement souligne l'aspect durable des normes minimales.

Amendement 45
Article 8, paragraphe 3, alinéa 2 bis (nouveau)

Lorsque les États membres jugent nécessaire de procéder à des examens médicaux plus fréquents ou de prendre d'autres mesures spécifiques telles que des restrictions suite à des infractions au code de la route, ils peuvent, dans certains cas, restreindre les durées de validité pour toutes les catégories de permis prévues à l'article 8, paragraphe 2.

Justification

Dans des cas justifiés, par exemple certaines maladies, les États membres devraient avoir la possibilité de restreindre la durée de validité des permis.

Amendement 46
Article 8, paragraphe 3, alinéa 2 ter (nouveau)

Les États membres peuvent limiter les durées de validité des permis prévues à l'article 8, paragraphe 2, lorsque le titulaire réside sur leur territoire et a atteint l'âge de 45 ans afin de pouvoir imposer des examens médicaux plus fréquents ou d'autres mesures spécifiques telles que des cours de mise à niveau des connaissances. Cette réduction de la durée de validité ne peut être opérée qu'au

moment du renouvellement du permis.

Justification

Dans le cadre des mesures visant à améliorer la sécurité routière, les États membres doivent pouvoir exiger, à partir d'un certain âge, des examens médicaux réguliers ou une mise à niveau des connaissances à des intervalles de moins de dix ans.

Amendement 47

Article 8, paragraphe 5

5. Toute personne ne peut être titulaire que d'un seul permis de conduire. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer qu'un demandeur d'un premier permis de conduire ou d'un renouvellement d'un permis de conduire n'est pas déjà titulaire d'un permis de conduire soit valable soit suspendu par les autorités d'un autre État membre. Ils s'assurent également que le demandeur ne fasse pas l'objet d'une décision d'interdiction de délivrance du permis de conduire prononcée par les autorités d'un État membre.

5. Toute personne ne peut être titulaire que d'un seul permis de conduire. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer qu'un demandeur d'un premier permis de conduire, **d'un remplacement** ou d'un renouvellement d'un permis de conduire n'est pas déjà titulaire d'un permis de conduire soit valable soit suspendu par les autorités d'un autre État membre; **à cette fin, ils interrogent le réseau européen de permis de conduire dès que ce réseau est opérationnel.** Ils s'assurent également que le demandeur ne fasse pas l'objet d'une décision d'interdiction de délivrance du permis de conduire prononcée par les autorités d'un État membre.

Sans préjudice de l'article 2, lorsqu'ils octroient une autorisation de conduire, les États membres s'assurent bien que la personne satisfait aux exigences du paragraphe 1; lorsqu'il est établi qu'un permis a été délivré au mépris de ces exigences, ils appliquent leurs dispositions nationales en matière de suspension ou de retrait du permis.

Justification

La lutte contre le tourisme du permis de conduire est un aspect important de la directive. Les États membres doivent renforcer leurs contrôles en la matière afin d'éviter les abus et d'y remédier. Le réseau européen de permis de conduire est indispensable à la lutte contre le tourisme du permis de conduire. Les États membres devront utiliser ce service dès qu'il sera opérationnel.

Amendement 48
Article 11

À partir de l'entrée en vigueur de la présente directive, les examinateurs du permis de conduire doivent répondre aux normes minimales de l'annexe IV. Les examinateurs du permis de conduire exerçant leur fonction avant le ... [date fixée à l'article 17, paragraphe 2] **ne doivent pas accomplir la qualification initiale prévue au point 2 de ladite annexe.**

À partir de l'entrée en vigueur de la présente directive, les examinateurs du permis de conduire doivent répondre aux normes minimales de l'annexe IV. Les examinateurs du permis de conduire exerçant leur fonction avant le ... [date fixée à l'article 17, paragraphe 2] **sont uniquement soumis aux dispositions en matière d'assurance de la qualité et à la formation continue régulière.**

Justification

On insiste sur le fait que les examinateurs exerçant déjà leur profession doivent également suivre une formation continue.

Amendement 49
Article 12, paragraphe 4

4. Un État membre **peut refuser** de reconnaître, à une personne faisant l'objet sur son territoire d'une des mesures visées au paragraphe 2, la validité de tout permis de conduire établi par un autre État membre.

4. Un État membre **refuse** de reconnaître, à une personne faisant l'objet sur son territoire d'une des mesures visées au paragraphe 2, la validité de tout permis de conduire établi par un autre État membre.

Un État membre refuse de délivrer un permis de conduire à un candidat qui fait l'objet d'une restriction, d'une suspension ou d'un retrait du permis de conduire dans un autre État membre.

Un État membre peut de même refuser de délivrer un permis de conduire à un candidat qui fait l'objet d'une **telle mesure** dans un autre État membre.

Un État membre peut de même refuser de délivrer un permis de conduire à un candidat qui fait l'objet d'une **annulation** dans un autre État membre.

Justification

Le tourisme du permis de conduire doit être endigué autant que possible. Lorsque le permis d'une personne a été restreint, retiré, suspendu ou annulé dans un État membre, ce dernier ne doit pas reconnaître le permis délivré à l'intéressé par un autre État membre.

Qui plus est, les États membres ne peuvent délivrer de permis aux candidats faisant l'objet d'une restriction, d'une suspension ou d'un retrait du permis de conduire dans un autre État

membre (aux termes de l'article 8, paragraphe 5, toute personne ne peut être titulaire que d'un seul permis de conduire). Si le permis est annulé dans un État membre, un autre État membre peut refuser de délivrer un permis à l'intéressé.

Amendement 50
Article 15

Le Conseil procède à une évaluation des dispositions communautaires concernant les catégories visées à l'article 4 et des âges minimums tels que fixés à l'article 7 et leur incidence sur la sécurité routière ainsi qu'à une évaluation d'une introduction possible d'un accès progressif à la catégorie B en y incluant la catégorie B1 le ... [cinq ans après la date fixée à l'article 17, paragraphe 2] au plus tard.

La Commission procède à une évaluation des dispositions communautaires concernant les catégories visées à l'article 4 et des âges minimums tels que fixés à l'article 7 et leur incidence sur la sécurité routière ainsi qu'à une évaluation d'une introduction possible d'un accès progressif à la catégorie B en y incluant la catégorie B1 le ... [cinq ans après la date fixée à l'article 17, paragraphe 2] au plus tard.

Justification

La Commission semble plus qualifiée pour mener cette évaluation.

Amendement 51
Article 16

Les États membres s'assistent mutuellement dans l'application de la présente directive et s'échangent les informations sur les permis qu'ils ont délivrés, échangés ou remplacés.

Les États membres s'assistent mutuellement dans l'application de la présente directive et s'échangent les informations sur les permis qu'ils ont délivrés, échangés ou remplacés. ***Ils utilisent le réseau européen de permis de conduire établi à cette fin dès que ce réseau est opérationnel.***

Justification

Le réseau européen de permis de conduire est indispensable à la lutte contre le tourisme du permis de conduire. Les États membres devront utiliser ce service dès qu'il sera opérationnel.

Amendement 52
Article 17, paragraphe 4 bis (nouveau)

4 bis. L'article 2, paragraphe 4, de la

directive 91/439/CEE, modifiée par la directive 96/57/CE, est annulé le jour de l'entrée en vigueur de la présente directive.

Justification

Cette adaptation est nécessaire, étant donné que la directive en question interdit l'utilisation de dispositifs électroniques informatiques pour le permis de conduire.

Amendement 53 Annexe I, paragraphe 1

1. Les caractéristiques physiques de la carte du modèle communautaire de permis de conduire sont conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des permis de conduire destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales sont conformes à la norme ISO 10373.

1. Les caractéristiques physiques de la carte du modèle communautaire de permis de conduire sont conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

La carte est en polycarbonate.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des permis de conduire destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales sont conformes à la norme ISO 10373.

Amendement 54 Annexe I, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. Sécurité physique des permis de conduire

La sécurité physique des permis de conduire est menacée par:

- la production de fausses cartes: création d'une carte neuve ressemblant de très près au document véritable, soit ex nihilo, soit en copiant un document original;

- l'altération matérielle: modification d'une propriété d'un document initial, par exemple en changeant certaines des données imprimées sur le document.

La sécurité générale est assurée par

l'ensemble du système qui inclut les composants suivants: procédure d'interrogation, transmission de données, support de la carte, procédé d'impression, nombre minimum d'éléments de sécurité et personnalisation.

a) Le support des permis de conduire doit bénéficier des techniques suivantes afin de le protéger contre la fraude (éléments de sécurité obligatoires):

- support dépourvu d'azurants optiques;*
- fond de sécurité protégé contre la falsification par scannage, impression ou copie grâce au recours à l'impression iridescente avec de l'encre d'impression de sécurité polychrome et guillochis positifs et négatifs. Le fond ne peut pas se composer de couleurs primaires (CMJN); il doit présenter un dessin complexe réalisé à l'aide d'au moins deux couleurs spéciales et caractères microscopiques;*
- composants à variabilité optique assurant une protection appropriée contre la copie et la manipulation de la photographie;*
- gravure laser;*
- dans l'espace réservé à la photographie, le fond de sécurité et la photographie devraient se chevaucher au moins sur les bords de celle-ci (dessin dégradé).*

b) Le support des permis doit également être protégé contre la falsification par au moins trois des techniques suivantes (éléments de sécurité supplémentaires):

- couleurs variables selon l'angle de vision;*
- encre thermochromatique;*
- hologrammes personnalisés;*
- images laser variables;*
- encre ultraviolette fluorescente visible et transparente;*
- impression iridescente;*

- *filigrane numérique en fond;*
- *pigments IR ou phosphorescents;*
- *signes, symboles ou dessins tactiles.*

Les États membres sont libres d'introduire des éléments de sécurité additionnels. D'une manière générale, les techniques marquées d'un astérisque sont à privilégier, car elles permettent aux agents chargés du contrôle de s'assurer de la validité de la carte sans moyen particulier.

Amendement 55

Annexe I, paragraphe 2, page 1, paragraphe c), tableau

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

FIN:	Finlande	SK	Slovaquie
S:	Suède	FIN:	Finlande
UK:	Royaume-Uni	S:	Suède
		UK:	Royaume-Uni

Justification

Adaptation rendue nécessaire par l'élargissement.

Amendement 56
Annexe I, paragraphe 2, page 1, paragraphe e)

e) la mention "modèle des Communautés européennes" dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis et la mention "permis de conduire" dans les autres langues de la Communauté, imprimées en rose afin de constituer la toile de fond du permis:

Permiso de Conducción

Kørekort
Führerschein

Άδεια Οδήγησης
Driving Licence
Ajokortti
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort;

e) la mention "modèle des Communautés européennes" dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis et la mention "permis de conduire" dans les autres langues de la Communauté, imprimées en rose afin de constituer la toile de fond du permis:

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort
Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης
Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenžja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Körkort;

Justification

Adaptation rendue nécessaire par l'élargissement.

Amendement 57

Annexe I, paragraphe 2, page 2, point a), Code 95 bis (nouveau)

95 bis. Conducteur ayant suivi une formation conformément à l'annexe VI bis qui l'autorise à conduire, à des fins non commerciales, un véhicule tracteur de la catégorie B et une remorque, dont la masse totale est comprise entre 3 500 kilogrammes et 4 250 kilogrammes et dont la charge utile n'excède pas 1 000 kilogrammes.

Justification

Voir la justification de l'amendement à l'article 4, paragraphe 1, catégorie B.

Amendement 58

Annexe I, paragraphe 2, page 2, point a), Code 95 ter (nouveau)

95 ter. Conducteur ayant suivi une formation conformément à l'annexe VI ter qui l'autorise à conduire, à des fins non commerciales, un motor-home tel que défini à l'annexe II, partie A, point 5.1, de la directive 2001/116/CE, dont la masse totale est comprise entre 3 500 kilogrammes et 4 250 kilogrammes et dont la charge utile n'excède pas 1 000 kilogrammes.

Justification

Voir la justification de l'amendement à l'article 4, paragraphe 1, catégorie B.

Amendement 59

Annexe I, paragraphe 2, page 2, point b), alinéa 2

Dans le cas où un État membre désire libeller ces inscriptions dans une langue nationale autre que l'une des langues suivantes: allemande, anglaise, danoise, espagnole, finnoise, française, grecque,

Dans le cas où un État membre désire libeller ces inscriptions dans une langue nationale autre que l'une des langues suivantes: allemande, anglaise, danoise, espagnole, ***estonienne***, finnoise, française,

italienne, néerlandaise, portugaise et suédoise, il établit une version bilingue du permis faisant appel à l'une des langues précitées, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe;

grecque, **hongroise**, italienne, **lettone**, **lituanienne**, **maltaise**, néerlandaise, **polonaise**, portugaise, suédoise, **slovaque**, **slovène et tchèque**, il établit une version bilingue du permis faisant appel à l'une des langues précitées, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe;

Justification

Adaptation rendue nécessaire par l'élargissement.

Amendement 60
Annexe II, titre I, lettre A, paragraphe 3, titre

3. Dispositions spécifiques concernant les catégories A et A1

3. Dispositions spécifiques concernant les catégories A, **A2** et A1

Justification

Adaptation rendue nécessaire par l'introduction de la catégorie A2.

Amendement 61
Annexe II, titre I, lettre B, paragraphe 6, titre

6. Aptitudes et comportement à tester en ce qui concerne les catégories A et A1

6. Aptitudes et comportement à tester en ce qui concerne les catégories A, **A2** et A1

Justification

Adaptation rendue nécessaire par l'introduction de la catégorie A2.

Amendement 62
Annexe II, titre I, lettre B, paragraphe 6.2

6.2. Manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière

(Ne concerne pas la version française.)

Justification

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 63
Annexe II, titre I, lettre B, paragraphe 10

La durée de l'examen et la distance à parcourir doivent être suffisantes pour l'évaluation des aptitudes et des comportements prescrite à la lettre B de la présente annexe. Le temps minimal de conduite consacré au contrôle des comportements ne devra en aucun cas être inférieur à 25 minutes pour les catégories A, A1, B, B1 et B + E et à 45 minutes pour les autres catégories. Cette durée ne comprend pas la réception du candidat, la préparation du véhicule, le contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière, les manœuvres particulières et l'annonce du résultat de l'examen pratique.

La durée de l'examen et la distance à parcourir doivent être suffisantes pour l'évaluation des aptitudes et des comportements prescrite à la lettre B de la présente annexe. Le temps minimal de conduite consacré au contrôle des comportements ne devra en aucun cas être inférieur à 25 minutes pour les catégories A, **A2**, A1, B, B1 et B + E et à 45 minutes pour les autres catégories. Cette durée ne comprend pas la réception du candidat, la préparation du véhicule, le contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière, les manœuvres particulières et l'annonce du résultat de l'examen pratique.

Justification

Adaptation rendue nécessaire par l'introduction de la catégorie A2.

Amendement 64
Annexe III, paragraphe 1.1

1.1. groupe 1:
conducteurs de véhicules des catégories A, A1, B, B1 et B + E

1.1. groupe 1:
conducteurs de véhicules des catégories **AM**, A, A1, **A2**, B, B1 et B + E

Justification

Adaptation rendue nécessaire par l'introduction des catégories AM et A2.

Amendement 65
Annexe III, paragraphe 4

4. Groupe 2:
Les candidats doivent faire l'objet d'un examen médical avant la délivrance initiale d'un permis et, par la suite, les conducteurs doivent subir les examens périodiques lors de chaque renouvellement du permis de

4. Groupe 2:
Les candidats doivent faire l'objet d'un examen médical avant la délivrance initiale d'un permis et, par la suite, les conducteurs doivent subir les examens périodiques lors de chaque renouvellement du permis de

conduire.

conduire *conformément aux dispositions nationales de l'État membre dans lequel se situe leur lieu de résidence habituelle.*

Amendement 66
Annexe IV

1. Conditions générales

Exigences minimales pour les examinateurs menant les épreuves pratiques du permis de conduire

1.1. Un examinateur du permis de conduire de la catégorie B:

1. Capacités exigées d'un examinateur

a) doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B depuis cinq ans au moins;

1.1 Une personne autorisée à évaluer l'aptitude pratique d'un candidat à la conduite d'un véhicule à moteur doit disposer des connaissances et aptitudes ainsi que de la compréhension nécessaire dans les domaines visés aux points 1.2 à 1.6.

b) doit avoir atteint l'âge de 25 ans au minimum;

1.2 Les capacités de l'examineur doivent lui permettre d'évaluer l'aptitude à la conduite d'un candidat souhaitant obtenir un permis de conduire de la catégorie visée par l'épreuve de conduite.

c) doit avoir réussi la qualification initiale prévue au point 2 et doit ensuite suivre annuellement la formation continue prévue au point 3.

1.3 Connaissances et compréhension en matière de conduite et d'évaluation:

1.2. Un examinateur du permis de conduire des autres catégories:

- théorie du comportement de conduite;

a) doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie en question;

- connaissance des dangers et prévention des accidents;

b) doit avoir réussi la qualification initiale prévue au point 2 et doit ensuite suivre annuellement la formation continue prévue au point 3;

- connaissance du catalogue des exigences concernant l'épreuve de conduite;

c) doit avoir été examinateur du permis de conduire de la catégorie B pratiquant cette fonction pendant au moins trois ans; cette durée peut être réduite à un an si l'examineur prouve qu'il a une

- exigences concernant l'épreuve de conduite;

expérience de conduite de cinq ans dans la catégorie concernée.

2. Contenu de la qualification initiale des examinateurs du permis de conduire:

2.1. Des connaissances approfondies de tous les points visés par la présente directive et notamment son annexe II doivent être acquises. En outre, la qualification initiale doit couvrir les aspects suivants:

2.1.1. Aspects de la conduite:

a) comportement en circulation;

b) prise en compte de la circulation routière;

c) technique de l'observation;

d) contrôle du véhicule;

e) prise en compte des diverses conditions météorologiques et d'état de la chaussée;

f) prise en compte des intérêts des autres usagers de la route et anticipation des situations à venir;

g) conduite économique et respectueuse de l'environnement.

2.1.2. Connaissances:

a) connaissances approfondies du code de la route;

b) connaissances didactiques et pédagogiques.

2.2. Aux fins de la qualification initiale, les États membres imposent au minimum une épreuve théorique et une épreuve pratique portant sur chacune des matières couvertes par la présente directive, et notamment sur les matières énumérées au point 2.1, nécessaires pour vérifier les

- dispositions pertinentes du code de la route y compris les dispositions juridiques et les orientations européennes et nationales pertinentes;

- théorie et pratique de l'évaluation;

- conduite réactive.

1.4 Capacités d'évaluation:

- capacité à observer, contrôler et évaluer parfaitement la prestation générale du candidat, notamment:

***identification correcte et exhaustive des situations dangereuses;**

***détermination exacte des causes et des effets prévisibles de ces situations;**

***niveau d'aptitude et identification des erreurs;**

***uniformité et cohérence de l'évaluation;**

- assimilation rapide des informations et identification des points clés;

- capacité d'anticipation, identification de problèmes potentiels et élaboration de stratégies appropriées afin d'y faire face;

- retours d'informations constructifs en temps utile.

1.5 Capacités de conduite personnelles:

Une personne autorisée à soumettre un candidat à l'épreuve pratique concernant une catégorie de permis de conduire doit faire preuve en permanence d'un bon niveau de conduite des véhicules à moteur de la catégorie concernée.

connaissances, les aptitudes et les comportements requis pour être examinateur du permis de conduire de la catégorie concernée, une attention spéciale étant portée aux capacités de conduite de cette catégorie.

Les examinateurs du permis de conduire de la catégorie A sont également examinateurs des catégories Am, A1 et A2.

Les examinateurs du permis de conduire de la catégorie C sont également examinateurs des catégories C1, D et D1.

Les examinateurs du permis de conduire de la catégorie C + E sont également examinateurs des catégories C1 + E, D + E, D1 + E.

3. Formation continue

La formation continue aborde les mêmes sujets que la formation initiale. La formation théorique doit notamment couvrir des aspects tels que les modifications apparues dans la législation ainsi que les aptitudes didactiques et sociales. La formation pratique doit permettre de maintenir un excellent niveau d'aptitude à la conduite de la catégorie concernée et de l'expertise personnelle en ce domaine. Une période de surveillance d'un jour minimum par an doit fournir les données nécessaires pour cibler la formation continue en fonction des besoins personnels de l'examineur. La durée minimale annuelle de la formation continue est la suivante:

Formation théorique (toutes catégories confondues):

2 jours

1.6 Qualité du service:

- déterminer et informer le client du déroulement de l'épreuve;

- communiquer clairement en tenant compte du contenu, du style et du vocabulaire du public cible et répondre aux questions du client;

- assurer un retour d'informations clair concernant le résultat de l'épreuve;

- observer un comportement non discriminatoire et respectueux à l'égard de tous les clients.

1.7 Connaissances techniques des véhicules et connaissance physiques:

- connaissances techniques des véhicules, par exemple en ce qui concerne la direction, les pneumatiques, les freins, les feux, notamment pour les motocycles et les camions;

Formation pratique:

Catégorie B: 1 jour

Catégorie B+E: 1 jour

Catégorie A: 3 jours

Catégorie C: 3 jours

Catégorie C+E: 3 jours

La formation continue pour la catégorie A vaut également pour les catégories Am, A1 et A2. La formation continue pour la catégorie C vaut également pour les catégories C1, D et D1. La formation continue pour la catégorie C + E vaut également pour les catégories C1 + E, D + E, D1 + E."

- chargement correct;

- notions de physique des véhicules comme la vitesse, le frottement, la dynamique, l'énergie.

1.8 Conduite économique et respectueuse de l'environnement.

2. Conditions générales

2.1 En ce qui concerne les permis de catégorie B, l'examineur:

- a) doit être titulaire du permis de catégorie B depuis au moins trois ans;*
- b) doit être âgé de plus de 23 ans;*

c) doit avoir réussi la qualification initiale prévue au point 3 et doit ensuite suivre la formation en matière d'assurance de la qualité et la formation continue régulière conformément au point 4;

d) doit avoir suivi une formation professionnelle permettant d'obtenir le niveau 3 prévu par la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985;

e) ne peut pas exercer simultanément la profession d'instructeur dans une école de conduite.

2.2 En ce qui concerne les permis des autres catégories, l'examineur:

a) doit être titulaire du permis de la catégorie concernée;

b) doit avoir obtenu la qualification initiale prévue au point 3 et doit ensuite suivre la formation en matière d'assurance de la qualité et la formation continue régulière conformément au point 4;

c) doit exercer le métier d'examineur pour le permis de catégorie B depuis au moins trois ans; cette durée peut être réduite à un an si l'examineur peut prouver:

- une expérience d'au moins cinq ans dans la catégorie en question ou

- une expérience théorique et pratique d'un niveau supérieur à celui nécessaire pour l'obtention du permis de conduire, ce qui rend superflue l'exigence ci-dessus;

d) doit avoir suivi une formation professionnelle permettant d'obtenir le niveau 3 prévu par la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985;

e) ne peut pas exercer simultanément la profession d'instructeur dans une école de conduite.

2.3 Équivalences

2.3.1 Les États membres peuvent autoriser un examineur à mener les épreuves pour les catégories AM, A1, A2 et A lorsqu'il a réussi la qualification initiale prévue au point 3 pour l'une de ces catégories.

2.3.2 Les États membres peuvent autoriser un examineur à mener les épreuves pour les catégories C1, C, D1 et D lorsqu'il a réussi la qualification initiale prévue au point 3 pour l'une de ces catégories.

2.3.3 Les États membres peuvent autoriser un examineur à mener les épreuves pour les catégories BE, C1E, CE, D1E et DE lorsqu'il a réussi la qualification initiale prévue au point 3 pour l'une de ces catégories.

3. Qualification initiale

3.1.1 Toute personne souhaitant mener des épreuves de conduite doit avoir réussi un programme de formation conformément aux exigences éventuelles

de l'État membre concerné en vue d'obtenir l'autorisation décrite au point 1.

3.1.2 Les États membres déterminent si le contenu d'un programme de formation particulier permet d'autoriser l'intéressé à mener les épreuves concernant une ou plusieurs catégories de permis.

3.2 Épreuves

3.2.1 Toute personne souhaitant mener des épreuves doit prouver qu'elle a un niveau suffisant de connaissances, de compréhension, de capacités et d'adaptation dans tous les domaines visés au point 1.

3.2.2 Les États membres établissent une procédure d'examen permettant de contrôler de manière appropriée d'un point de vue pédagogique que l'intéressé a les capacités visées au point 1, notamment au point 1.4. Cette procédure doit inclure une composante théorique et une composante pratique. Les formes d'évaluation assistées par ordinateur peuvent éventuellement être acceptées. Il appartient à l'État membre concerné de fixer les modalités et la durée des épreuves et évaluations menées dans le cadre de cet examen.

3.2.3 Les États membres déterminent si le contenu d'une épreuve donnée permet d'autoriser l'intéressé à mener les épreuves concernant une ou plusieurs catégories de permis.

4. Assurance de la qualité et formation continue régulière

4.1 Assurance de la qualité

4.1.1 Les États membres se dotent de dispositions en matière d'assurance de la qualité garantissant le respect des exigences applicables aux examinateurs.

4.1.2 Les dispositions en matière d'assurance de la qualité devraient porter sur la surveillance des examinateurs dans le cadre de leur travail, sur leur formation

continue et leur réadmission, leur développement professionnel continu et le contrôle régulier des résultats des épreuves menées par leurs soins.

4.1.3 Dans le cadre des dispositions en matière d'assurance de la qualité visées au point 4.1.2, les États membres s'assurent que chaque examinateur fait l'objet d'un contrôle annuel. Ils veillent également à ce que, tous les cinq ans, le travail de chaque examinateur soit contrôlé pendant au moins une demi-journée d'examen au total, de sorte que plusieurs épreuves puissent être observées. La personne qui effectue ce contrôle est habilitée à cette fin par l'État membre concerné.

4.1.4 Lorsqu'un examinateur est autorisé à mener des épreuves pour plusieurs catégories de permis, l'État membre peut décider que le contrôle relatif à une catégorie vaut pour les autres catégories.

4.1.5 Afin de garantir des évaluations correctes et uniformes, les activités des examinateurs sont observées et surveillées par une organisation habilitée à cet effet par l'État membre concerné.

4.2 Formation continue régulière

4.2.1 Les États membres veillent à ce que, aux fins du maintien de leur autorisation et indépendamment du nombre de catégories concernées, les examinateurs suivent:

au moins une formation continue d'un total de quatre jours minimum sur une période de deux ans en vue

- d'acquérir et de mettre à jour les connaissances et les capacités nécessaires pour mener les épreuves;*
- de développer de nouvelles aptitudes devenues nécessaires pour exercer leur profession;*
- de garantir que les épreuves continuent d'être menées dans des*

conditions équitables et uniformes;
une formation continue d'au moins cinq jours au total sur une période de cinq ans en vue

- *de développer et d'entretenir les capacités de conduite pratiques nécessaires.*

4.2.2 Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que les examinateurs dont le système d'assurance de la qualité en vigueur a révélé les carences graves suivent sans délai une formation continue spéciale.

4.2.3 La formation continue régulière peut prendre la forme de conférences, de cours, de communication d'informations par des moyens classiques ou par ordinateur s'adressant à des examinateurs individuels ou à des groupes. Elle peut inclure une révision des exigences si l'État membre le juge approprié.

4.2.4 Lorsqu'un examinateur est autorisé à mener des épreuves pour plusieurs catégories de permis, l'État membre peut décider que le respect de l'exigence de formation continue concernant une catégorie vaut pour les autres catégories dès lors que les exigences du point 4.2.5 sont satisfaites.

4.2.5 Lorsqu'un examinateur n'a pas mené d'épreuves pour une catégorie pendant 24 mois, il doit se soumettre à une réévaluation en la matière avant de pouvoir mener à nouveau des épreuves dans cette catégorie. La réévaluation peut être réalisée conformément au point 4.2.1.

5. Droits acquis

5.1 Les États membres peuvent autoriser les personnes habilitées à mener des épreuves juste avant l'entrée en vigueur des présentes dispositions à continuer de mener des épreuves, même si leur autorisation n'était pas conforme aux dispositions générales du point 2 ou de la

procédure de qualification initiale prévue au point 3.

5.2 Les examinateurs concernés sont toutefois soumis aux contrôles réguliers et aux dispositions en matière d'assurance de la qualité conformément au point 4.

Justification

L'harmonisation de la formation initiale et continue est un aspect important pour le renforcement de la reconnaissance mutuelle et l'introduction d'épreuves et de résultats comparables. Le texte approfondit l'idée de base de la proposition de la Commission.

Amendement 67 Annexe VI bis (nouveau)

Annexe VI bis

Formation des conducteurs

1. Les utilisateurs de véhicules tracteurs de la catégorie B et d'une remorque, dont la masse totale est comprise entre 3 500 et 4 250 kilogrammes et dont la charge utile n'excède pas 1 000 kilogrammes, doivent suivre une formation.

2. La formation est confiée à une organisation officiellement reconnue et contrôlée par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur a sa résidence habituelle. Chaque État membre en fixe les modalités.

3. Contenu de la formation des conducteurs

– sur un jour (au moins 7 heures)

– partie théorique et, surtout, pratique et entretien final

– dynamique de la conduite et critères de sécurité, véhicule tracteur et remorque, chargement correct et équipement de sécurité

– partie pratique sur un site clos, avec réalisation d'exercices portant sur les points suivants:

freinage, distance de freinage, changement

***de bande, freinage/évitement, louvoisement
de la remorque, manœuvres, parcage.***

Justification

Voir la justification de l'amendement à l'article 4, paragraphe 1, catégorie B.

Amendement 68
Annexe VI ter (nouveau)

Annexe VI ter

Formation des conducteurs

1. Les utilisateurs de motor-homes tels que définis à l'annexe II, partie A, point 5.1, de la directive 2001/116/CE, d'une masse totale comprise entre 3 500 et 4 250 kilogrammes et dont la charge utile n'excède pas 1 000 kilogrammes, doivent suivre une formation.

2. La formation est confiée à une organisation officiellement reconnue et contrôlée par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le conducteur a sa résidence habituelle. Chaque État membre en fixe les modalités.

3. Contenu de la formation des conducteurs

– sur un jour (au moins 7 heures)

– partie théorique et, surtout, pratique et entretien final

– dynamique de la conduite et critères de sécurité, chargement correct et équipement de sécurité

– partie pratique sur un site clos, avec réalisation d'exercices portant sur les points suivants:

freinage, distance de freinage, changement de bande, freinage/évitement, manœuvres, parcage.

Justification

Voir la justification de l'amendement à l'article 4, paragraphe 1, catégorie B.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction

C'est la deuxième fois que cette proposition de la Commission est présentée au Parlement européen et examinée par votre rapporteur. Au cours de la précédente législature, lorsque la question a été examinée par la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme de l'époque, quelque 118 amendements ont été déposés par les députés et il est apparu clairement qu'il serait difficile de trouver un terrain d'entente. De plus, un certain nombre de députés ont estimé qu'il était inapproprié de traiter à la hâte un sujet aussi sensible en fin de législature. Le vote en commission a donc été reporté et la première lecture n'a pas été achevée.

Partant, une nouvelle procédure a dû être engagée par le nouveau Parlement. Dans la mesure où le même rapporteur a été à nouveau désigné, il aurait été simple de présenter le rapport précédent¹. Toutefois, dans l'intervalle, le débat s'est poursuivi, notamment au niveau du Conseil. Qui plus est, le fait de disposer de plus de temps au début du nouveau mandat parlementaire a permis une consultation beaucoup plus vaste qu'auparavant. Ainsi, même si une pleine convergence de vues reste difficile à atteindre, il faut espérer que ce temps a été utilisé à bon escient et que des compromis viables ont été dégagés sur quelques-uns des points les plus litigieux de la proposition. Néanmoins, plusieurs questions centrales du premier rapport, notamment en ce qui concerne la protection contre la fraude, la libre circulation des conducteurs et la sécurité routière, sont restées valides et sont reproduites et servent de base au présent rapport.

Contexte

Jusqu'en 1980, les questions internationales liées à la délivrance des permis de conduire étaient régies par les conventions de Genève² et de Vienne³. Toutefois, suite à l'arrêt Choquet rendu par la Cour de justice en 1978⁴, le Conseil a adopté la directive 80/1263/CEE qui a permis aux citoyens de l'UE s'installant dans un autre État membre d'échanger leur permis de conduire sans avoir à passer un nouvel examen théorique, pratique ou médical. Le titulaire d'un permis devait cependant échanger son permis dans l'année suivant son installation dans le nouvel État membre.

En 1991, une nouvelle directive (91/439/CEE) a levé cette obligation d'échange et instauré le principe de la reconnaissance mutuelle obligatoire. Cependant, dans la pratique, l'application de ce principe est restée empreinte d'une incertitude juridique en raison des différentes durées de validité et autres exigences applicables aux permis de conduire.

¹ Rapport sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire (refonte) (COM(2003) 621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD)), Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, rapporteur: Mathieu J.H. Grosch, 3 février 2004.

² Convention sur la sécurité routière, 19 septembre 1949, Nations Unies - Recueil des traités, vol. 125, p. 3.

³ Convention sur la circulation routière, 8 novembre 1968, Nations Unies - Recueil des traités, vol. 1042, p. 17.

⁴ Affaire 16/78 *Choquet* [1978] Recueil de jurisprudence 2293.

Conformément aux objectifs de l'agenda de Lisbonne en ce qui concerne le fonctionnement du marché intérieur, la proposition à l'examen vise à lever cette incertitude juridique et à supprimer les derniers obstacles à la libre circulation des citoyens dans ce domaine.

TENEUR DE LA PROPOSITION

En modifiant la directive 91/439/CEE, la Commission se fixe les trois grands objectifs suivants:

- réduire les possibilités de fraude;
- garantir une véritable liberté de circulation des conducteurs de l'UE;
- améliorer la sécurité sur les routes de l'UE.

Afin de lutter contre la fraude et de garantir la liberté de circulation, la Commission propose:

- de délivrer des permis de conduire sous forme de carte plastique de type "carte de crédit";
- d'introduire la possibilité d'intégrer un microprocesseur;
- d'instaurer une validité administrative limitée pour les nouveaux permis.

Afin d'améliorer la sécurité routière, il faudrait:

- harmoniser les sous-catégories;
- accorder un accès progressif en fonction de l'âge et de l'expérience;
- assurer l'application paneuropéenne du retrait des permis de conduire.

ÉVALUATION CRITIQUE DE LA PROPOSITION

On peut légitimement se demander pourquoi l'Europe est entrée aussi rapidement dans le XXI^e siècle en ce qui concerne les cartes d'identité, alors qu'elle est restée au Moyen-Âge en matière de permis de conduire. Votre rapporteur estime qu'il est grand temps de remédier à cette situation complexe et inique. Il se félicite donc de la proposition de la Commission qui marque une étape vers un système plus simple, plus logique et plus moderne. Il est notamment favorable aux objectifs de la Commission visant à réduire les possibilités de fraude, à garantir la libre circulation des citoyens et à améliorer la sécurité routière. Il estime que la proposition permet de progresser vers la réalisation de ces objectifs, mais qu'elle pourrait aller plus loin.

1. Protection contre la fraude et libre circulation des citoyens

i) Introduction d'un microprocesseur

Dans ses propositions novatrices concernant l'introduction d'un microprocesseur dans le permis de conduire, la Commission se limite à "donner la possibilité" aux États membres d'opter pour cette solution. Malgré le risque que la fraude se déplace tout simplement vers le point le plus faible, à savoir les permis sans microprocesseur, le rapporteur reconnaît qu'il est impossible, d'un point de vue politique, d'aller plus loin pour l'instant.

Néanmoins, un amendement est introduit afin de rendre les dispositions plus flexibles de manière à permettre aux États membres de stocker des informations supplémentaires, après consultation de la Commission, dès lors que cela ne va pas à l'encontre de l'application de la directive. De plus, la Commission peut adapter l'annexe I afin de garantir l'interopérabilité future (*amendement à l'article 1, paragraphe 2 bis (nouveau), modifications techniques de l'annexe I*).

ii) Retrait du modèle en papier - Introduction du modèle de type "carte de crédit"

Dans son exposé des motifs, la Commission relève qu'il existe quelque 80 modèles différents de permis en circulation dans les États membres. Depuis l'élargissement, ce chiffre est passé à **110**. Il est donc surprenant qu'aucune proposition n'ait été formulée en vue d'imposer l'échange des anciens modèles déjà en circulation.

Cette directive aurait pour résultat immédiat d'introduire un **111^e** modèle différent et une période transitoire de plus de 50 ans. Cela est évidemment inacceptable. Les avantages d'un modèle européen unique sont manifestes. Cela permettrait non seulement d'améliorer le respect de la réglementation et, pour la première fois, de rendre possible des contrôles de permis à l'échelle européenne, mais aussi d'améliorer la sécurité routière puisque les conducteurs faisant l'objet d'un retrait de permis ne pourraient plus obtenir de permis dans d'autres États membres. De surcroît, les coûts seraient relativement limités par rapport à d'autres dépenses liées aux véhicules telles que l'assurance, le carburant et les taxes de circulation. Enfin, cette mesure permettrait d'écarter un aspect particulièrement discriminatoire de la situation actuelle dans laquelle différentes durées de validité s'appliquent à différents modèles dans divers États membres.

Toutefois, il est également apparu clairement que le retrait des anciens modèles de permis de conduire est une question particulièrement délicate dans plusieurs États membres et plus particulièrement là où les permis ont une durée de validité administrative illimitée. Par conséquent, votre rapporteur estime que, même si cela aurait été souhaitable d'un point de vue pratique, un amendement destiné à remplacer rapidement tous les modèles existants n'est pas, à ce stade, politiquement viable.

Néanmoins, afin d'étayer ses mesures de lutte contre la fraude, la Commission cite l'utilisation du permis de conduire comme pièce d'identité et pour l'ouverture d'un compte en banque et la réservation de billets d'avion. Elle avance de façon constructive que, tout particulièrement après le 11 septembre 2001, la protection contre la fraude est devenue de plus en plus importante et un grand sujet de préoccupation. Il semble donc raisonnable, au seul titre de mesure de protection contre la fraude, de supprimer progressivement le modèle de permis de conduire communautaire en papier dans un délai de dix ans au seul profit d'un modèle de permis européen en plastique de type "carte de crédit", à l'instar de celles déjà utilisées dans certains pays de l'UE. Cette mesure permettrait au moins aux États membres d'établir un registre à jour des permis de conduire délivrés sur leur territoire, ce qui, pour l'heure, n'est pas possible compte tenu des divers systèmes de délivrance de permis de conduire en papier. Dans le même temps, cela faciliterait l'échange d'informations exactes dans le cadre du réseau européen de permis de conduire décrit ci-après.

Ces modèles en plastique pourront ensuite être mis en conformité avec le modèle européen unique dans un délai supplémentaire de dix ans.

Dans ce contexte, il importe de souligner que cet amendement est sans préjudice du droit de conduire certaines catégories de véhicules (***amendement à l'article 3, paragraphe 2 ter (nouveau)***).

iii) Réseau européen de permis de conduire

Pour l'heure, les systèmes de délivrance de permis de conduire varient d'un État membre à l'autre. Dans certains pays, la procédure est centralisée, ailleurs elle est organisée au niveau régional. Cette question relève et devrait continuer de relever du principe de subsidiarité. Néanmoins, afin de lutter contre la fraude et de faciliter les contrôles, votre rapporteur estime important d'avoir un seul point de contact national pour fournir des informations sur les permis de conduire. Il s'agirait, de fait, d'un «réseau européen de permis de conduire». La mise en place d'un réseau de ce type a été approuvée dans le cadre de la procédure de comitologie. Un amendement approprié est présenté afin de garantir sa consultation **(amendement à l'article 8, paragraphe 5, et à l'article 16)**.

iv) Reconnaissance mutuelle des sanctions

Conformément à l'esprit des conventions de Genève¹ et de Vienne², la proposition traite, à l'article 8, paragraphe 5, la question de la reconnaissance mutuelle des sanctions afin de garantir qu'un retrait de permis dans un pays soit valable dans tous les États membres. Toutefois, cette disposition doit être renforcée. Votre rapporteur a donc proposé un amendement visant à obliger les États membres à reconnaître toute mesure de restriction, de suspension, de retrait ou d'annulation imposée par un autre État membre et à refuser de reconnaître la validité des permis faisant l'objet de ce type de mesure. Pour des motifs juridiques liés au troisième pilier (justice et affaires intérieures), il est également nécessaire de reformuler cet article **(amendement relatif à l'article 12, paragraphe 4)**.

II. Améliorer la sécurité routière

i) Catégories de véhicules

La Commission doit également vérifier en permanence l'opportunité des définitions techniques des différentes catégories et, le cas échéant, proposer des modifications en vue de garantir la sécurité telles que d'autres restrictions liées au rapport puissance/poids. Elle devrait également suivre étroitement, en particulier, les catégories AM, A1 et A2 afin de garantir que l'esprit de la directive est respecté et que les limites fixées ne sont pas facilement contournées. À cet égard, il y a lieu de saluer les nouveaux critères destinés à éviter le "bridage", mais un suivi permanent sera nécessaire pour assurer l'efficacité de la législation.

Dans le même temps, suite à de vastes consultations des parties intéressées représentant les fabricants et les usagers de la route, des amendements sont introduites afin d'adapter les définitions techniques de certaines catégories. On espère ainsi supprimer les diverses anomalies relevées dans la proposition existante.

En particulier et notamment, les futurs titulaires d'un permis de catégorie B pourront tracter des remorques (ou des caravanes) à l'aide de véhicules tracteurs d'une masse totale pouvant aller jusqu'à 3 500 kg à des fins non commerciales sans avoir à passer d'examen supplémentaire. De surcroît, si un conducteur a suivi une formation facultative sans passer d'examen cette limite passe à 4 250 kg pour l'ensemble tracteur-remorque et pour les motor-

¹ op. cit.

² op. cit.

homes. La charge utile autorisée est limitée à 1 000 kg afin de garantir le respect des règles régissant l'utilisation à des fins commerciales (**amendement à l'article 4, paragraphe 1, catégorie B**).

*Après une formation de sept heures minimum un nouveau «code communautaire 95 bis (nouveau) ou 95 ter (nouveau)» serait apposé sur le permis de conduire (**nouveau point 95 bis (nouveau) et 95 ter (nouveau), annexe I, les spécifications pour la formation des conducteurs sont établies dans les annexes VI bis (nouveau) et ter (nouveau)**).*

S'agissant de la catégorie B+E, les véhicules de la catégorie B pourront tracter une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg (**amendement à l'article 4, paragraphe 1, catégorie B+E**)

ii) Limites d'âge et accès progressif - «le système progressif»

Les limites d'âge pour différentes sous-catégories de véhicules et un système récompensant la pratique et l'expérience particulières au lieu de s'appuyer uniquement sur des examens doivent être considérés comme une amélioration en termes de promotion de la sécurité routière. En particulier, l'introduction des nouvelles catégories AM, A1 et A2 mérite d'être saluée.

Toutefois, la question générale des limites d'âge reste une délicate. Il ne serait pas réaliste de méconnaître l'étendue et l'importance des traditions nationales liées à ces questions. Sur un plan purement statistique, la mesure la plus efficace pour améliorer la sécurité routière consisterait à interdire à tous les jeunes de moins de 20 ans révolus de conduire un véhicule à moteur. Évidemment, cela serait injuste et irréalisable. Néanmoins, la Commission doit continuer de suivre attentivement l'application des limites d'âge et des dérogations y afférentes dans les États membres et, le cas échéant, formuler des propositions en vue de les adapter à de nouvelles situations.

L'amendement proposé est donc un compromis. En ce qui concerne les motocycles, un système «progressif» est adopté qui, pour des raisons de sécurité, incite les jeunes à acquérir de l'expérience sur de petits motocycles avant de passer aux véhicules plus puissants. Les États membres pourront relever les limites d'âge indiquées dès lors qu'un écart de deux ans sépare l'âge minimum pour la catégorie A1 et l'âge minimum pour la catégorie A2. Au moins trois années d'expérience sur un véhicule de catégorie A2 ou un écart d'au moins six ans entre l'âge minimum pour la catégorie A2 et l'âge minimum pour la catégorie A seraient nécessaires pour la délivrance d'un permis de catégorie A. L'âge minimum pour un permis de catégorie A sans expérience préalable ne pourrait être supérieur à 26 ans. À titre d'exemple, si l'âge minimum est fixé à 16 ans pour la catégorie A1 et à 18 ans pour la catégorie A2, un conducteur ayant acquis une expérience sur un véhicule de catégorie A2 pourrait être titulaire d'un permis A à 21 ans. Cette approche sauvegarde le principe de subsidiarité en laissant les États membres libres de fixer les limites selon leurs traditions nationales ou en vue d'améliorer la sécurité routière, mais elle permet également d'inciter les jeunes à acquérir de l'expérience s'ils souhaitent passer rapidement à des motocycles plus puissants (**amendement à l'article 7, paragraphe 2, alinéa 2 bis (nouveau)**).

iii) Validité, renouvellement et examens médicaux

Plusieurs modifications sont proposées en ce qui concerne l'article 8 afin de rendre les dispositions plus logiques et plus flexibles. Parmi elles figure une disposition permettant aux

États membres de limiter la durée de validité des premiers permis de conduire des catégories C et D à trois ans (à l'instar des catégories A et B). Deuxièmement, l'obligation absolue de réduire à cinq ans la durée de validité des permis de conduire de catégories A et B délivrés aux personnes de plus de 65 ans est supprimée, tout comme la limite d'un an pour les permis de catégories C et D délivrés au même groupe d'âge. Troisièmement, tout défaut affectant le microprocesseur d'un permis n'influe pas sur la validité du permis proprement dit (*amendements à l'article 8, paragraphe 2*).

Dans le même temps, il semblerait logique que, dans un souci de sécurité routière, les États membres puissent réduire la durée de validité administrative des permis de conduire des personnes de plus de 45 ans afin d'accroître la fréquence des examens médicaux ou d'autres mesures spécifiques telles que des cours de mise à niveau. Cette opération ne pourrait être réalisée qu'au moment du renouvellement administratif du permis (*amendements à l'article 8, paragraphe 3*).

iv) Examineurs

Suite à des discussions détaillées sur ce point, un texte amélioré et plus élaboré est proposé (*amendement à l'article 11 et à l'annexe IV*).

CONCLUSIONS

Lors de l'élaboration de ce deuxième rapport, votre rapporteur s'est efforcé de tenir compte de l'avis d'un maximum de confrères et de parties intéressées. C'est pourquoi il a introduit divers amendements techniques destinés à supprimer les diverses anomalies relevées dans la proposition existante et à la rendre plus cohérente et plus logique. Dans le même temps, votre rapporteur s'est efforcé de présenter des amendements de compromis en ce qui concerne un certain nombre de questions délicates telles que le renouvellement des permis et les limites d'âge.

Par conséquent, votre rapporteur reste convaincu que la proposition amendée est un plus pour les usagers de la route en termes de sécurité, d'équité et de libre circulation. Pour les autorités, elle améliore la sécurité en renforçant la possibilité d'effectuer des contrôles légitimes et de lutter contre la fraude.

Elle devrait donc recueillir le soutien des citoyens et des États membres.