

**ARCHIVES HISTORIQUES
DE LA COMMISSION**

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (88)705

Vol. 1988/0231

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1) modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2015/496 du Conseil du 17 mars 2015 (JO L 79 du 25. 3.2015, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement ou sont considérés déclassifiés conformément aux articles 26(3) et 59(2) de la décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission du 13 mars 2015 concernant les règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'Union européenne.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as last amended by Council Regulation (EU) 2015/496 of 17 March 2015 (OJ L 79, 27.3.2015, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation or are considered declassified in conformity with Articles (26.3) and 59(2) of the Commission Decision (EU, Euratom) 2015/444 of 13 March 2015 on the security rules for protecting EU classified information.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 2015/496 vom 17. März 2015 (ABl. L 79 vom 25.3.2015, S. 1), ist dieser Akt der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in diesem Akt in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben; beziehungsweise werden sie auf Grundlage von Artikel 26(3) und 59(2) der Entscheidung der Kommission (EU, Euratom) 2015/444 vom 13. März 2015 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlussachen als herabgestuft angesehen.

COMMISSION
DES
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Secrétariat général

Bruxelles, le 24 novembre 1988.

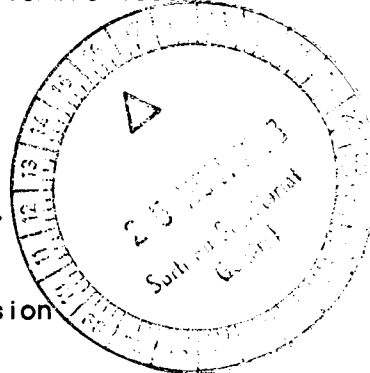
COM(88) 705

- 1) OJ 942 - 30 novembre 1988
- 2) Réunion spéciale des
Chefs de Cabinet

Permis de conduire européen

(Communication de M. CLINTON DAVIS, en association avec M. RIPA DI MEANA)

- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 942ème réunion de la Commission, le mercredi 30 novembre 1988.



Destinataires : MM. les Membres de la Commission
M. PEÑA
M. BRAUN
M. DEGIMBE
M. SANTARELLI
M. VILAR
M. MAYHEW
M. DEWOST

Note du Secrétariat général

PREPARATION DU DOCUMENT

Direction générale responsable : Transports

Services associés :

- pour accord,

D.G. III	:	accord
D.G. V	:	accord
D.G. XXI	:	accord
Task Force P.M.E.	:	accord

- pour avis,

Service Juridique : avis favorable

COMMUNICATION A LA COMMISSION

Objet : Proposition de directive relative au permis de conduire

1. Le Conseil a adopté le 4 décembre 1980 la première directive n° 80/1263/CEE, relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire. Cette directive qui a été mise en application pour l'essentiel le 1er janvier 1983, a instauré principalement la reconnaissance réciproque par les Etats membres des permis de conduire nationaux et l'échange des permis des titulaires qui transfèrent leur résidence normale d'un Etat membre à un autre. Elle a introduit depuis le 1er janvier 1986 l'obligation pour les Etats membres de délivrer le permis de conduire conforme à un modèle communautaire. Ces principes ont pu être acceptés parce qu'en même temps la délivrance des permis a été subordonnée à la réussite d'un examen pratique et théorique et à la satisfaction de normes médicales dont les conditions sont fixées dans des annexes à la directive.
2. Cette directive prévoit l'adoption ultérieure par le Conseil de dispositions définitives en ce qui concerne les catégories de véhicules et la durée de validité des permis. Elle prévoit également aussitôt que possible, une harmonisation plus poussée des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs.
3. La présente proposition, qui doit se substituer à la directive n° 80/1263/CEE, est destinée à répondre à ces divers engagements en vue d'une amélioration des conditions de délivrance des permis de conduire.
4. D'une part, cette harmonisation s'inscrit dans le cadre des propositions de 1986, Année européenne de la Sécurité Routière. D'autre part, la Commission s'est engagée, dans le cadre de l'Europe des Citoyens, à faire une proposition visant à assurer la reconnaissance du permis de conduire dans toute la Communauté quel que soit l'Etat de résidence du titulaire.

En effet, l'application de la directive 80/1263/CEE a posé certains problèmes notamment en ce qui concerne l'obligation d'échange des permis de conduire de titulaires ayant changé de résidence normale.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire, ce qui vise à faciliter la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui ayant délivré le permis de conduire.

5. L'entrée en vigueur de l'Acte unique n'affecte pas la base juridique de la présente proposition et la procédure de coopération ne sera pas appliquée.
6. La Commission est donc invitée à approuver la présente proposition et à la transmettre au Conseil.

Historical Archives of the European Commission

EXPOSE DES MOTIFS

A. Considérations générales

1. Dans le cadre d'un programme d'actions communautaires visant la sécurité routière, la Commission a transmis au Conseil, en 1972, une proposition de directive relative à l'harmonisation des législations en matière de permis de conduire un véhicule routier (1).

Suite aux avis exprimés par le Parlement européen en 1974 (2) et par le Comité Economique et Social en 1973 (3), et pour tenir compte notamment de l'Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC) du 1er avril 1975 élaboré par la Commission Economique pour l'Europe à Genève, cette proposition a été modifiée en 1976 (4).

Le Parlement européen et le Comité économique et social ont émis un nouvel avis sur cette proposition modifiée, la même année (5) et (6).

2. Le Conseil a adopté la proposition au cours de sa session du 4 décembre 1980 sous le titre "Première directive du Conseil, du 4 décembre 1980, relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire n° 80/1263/CEE" (7).

-
- (1) JO n° C 119 du 16.11.1972, p. 9.1.
 - (2) JO n° C 55 du 13.05.1974, p. 4.
 - (3) JO n° C 60 du 26.07.1973, p. 1.
 - (4) JO n° C 8 du 13.01.1976, p. 2.
 - (5) JO n° C 238 du 11.10.1976, p. 43.
 - (6) JO n° C 97 du 23.08.1976, p. 32.
 - (7) JO n° L 375 du 31.12.1980, p. 1.

Cette directive, qui a été mise en application pour l'essentiel le 1er janvier 1983, prévoit principalement que lorsque le titulaire d'un permis de conduire délivré dans un Etat membre transfère sa résidence normale dans un autre Etat membre, ledit permis reste valable durant une période maximum d'un an avant l'expiration de laquelle il doit être échangé contre un permis du second Etat. Elle a introduit également à partir du 1er janvier 1986, un modèle communautaire de permis qui s'inspire de celui défini par la Convention de Vienne sur la circulation routière (1). Ces principes de reconnaissance réciproque et d'échange s'accompagnent des normes relatives à la délivrance des permis : réussite d'un examen pratique et théorique, satisfaction de normes médicales minimales, qui sont reprises intégralement de l'accord APC déjà cité.

3. Toutefois, des différences, parfois importantes entre les législations nationales subsistent en ce qui concerne les catégories de véhicules, les âges minimums exigés pour la délivrance d'un permis de conduire et leur durée de validité mais aussi au sujet des conditions d'apprentissage et de formation. Ces différences s'expliquent en partie par les possibilités de dérogation offertes par la directive actuelle. Il a été possible d'en atténuer certaines lors de l'établissement des équivalences entre permis dans la mesure où les catégories nationales différaient. Mais la survie de tels systèmes divergents ne facilite pas, par exemple, le contrôle des permis en cas de nécessité.
4. Ces difficultés n'étaient pas ignorées lors de l'adoption de la première directive, puisque celle-ci prévoyait une deuxième étape qui fixerait :
 - les catégories de véhicules (article 3)
 - la durée de validité des permis (article 7)
 - les normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis de conduire (article 10).
5. Par ailleurs, le programme de travail de la Commission pour 1985 a précisé que celle-ci s'engageait à faire une proposition visant à assurer la reconnaissance du permis de conduire dans toute la Communauté quel que soit l'Etat de résidence du titulaire du permis. Pareille reconnaissance s'inscrit dans le cadre des mesures proposées par la Commission au titre de l'Europe des Citoyens".

(1) Acte final de la Convention sur la circulation routière élaboré à Vienne en novembre 1968 par la Conférence des Nations Unies sur la circulation routière.

6. C'est donc pour répondre à ces divers engagements que la Commission propose la présente directive, qui doit se substituer à la directive 80/1263/CEE, et faciliter la libre circulation des citoyens tout en visant une amélioration de la sécurité routière.

B. Considérations particulières

- I. Les références ci-après se réfèrent à la numérotation des articles de la nouvelle directive

ad Article 1er

La nouvelle rédaction comporte des modifications substantielles :

La mention dans l'article 1er paragraphe 1 de la directive 80/1263/CEE sur la validité du permis de conduire de modèle communautaire sous réserve de l'article 8 (c'est-à-dire l'obligation d'échange dans le cas où le titulaire d'un permis délivré par un Etat membre acquiert une résidence normale dans un autre Etat membre) est supprimée, car la proposition de nouvelle directive consacre la reconnaissance réciproque sans obligation d'échange.

ad Article 2

Ce nouvel article introduit la définition de "résidence normale" telle qu'elle doit être entendue dans l'application de l'article 8.1.b et de l'article 10.

L'article 8.1.b prévoit que la délivrance du permis de conduire est subordonnée à l'existence de la "résidence normale" dans le territoire de l'Etat membre qui délivre le permis de conduire. De même, l'article 10 prévoit que la faculté d'échange, à la demande du titulaire, est subordonnée à l'acquisition d'une résidence normale.

Cette définition vise à résoudre les problèmes qui se sont posés dans l'interprétation du concept de "résidence normale" lors de l'application de la directive 80/1263/CEE.

ad article 4

Le terme "poids" a été remplacé par celui de "masse" pour se conformer à la directive n° 80/181/CEE du Conseil du 20 décembre 1979 (1).

Dans le 1er paragraphe, quelques modifications ont été introduites par rapport aux définitions de la Convention de Vienne déjà citées pour lever certaines ambiguïtés.

Le paragraphe 3 introduit des sous-catégories dans la catégorie E qui résultent de la définition même de celle-ci. Il convient de souligner qu'en raison du fait qu'aucune dérogation n'est prévue pour ces catégories et sous-catégories, les divergences actuelles disparaîtront ; trois Etats membres ont en effet des catégories différentes de celles de l'actuel article 3.

Le paragraphe 4 introduit des sous-catégories facultatives pour tenir compte de situations existantes et d'une évolution récente pour la catégorie A, allant vers la création de nouvelles sous-catégories. Cette introduction traduit le souci d'éviter une grande disparité des critères qui définissent ces sous-catégories. Un nouvel article prescrit un réexamen de la situation après 5 ans pour généraliser ces sous-catégories ou les supprimer. Elles répondent aux objectifs suivants :

Catégorie A

Une formation et un accès par étapes aux engins de grosse cylindrée devraient engendrer une diminution du nombre d'accidents, souvent mortels, dont sont victimes les jeunes motocyclistes. A l'heure actuelle, des sous-catégories existent dans la catégorie A dans plusieurs Etats membres et d'autres envisagent d'en créer.

Catégorie B

Une sous-catégorie est prévue pour les quadricycles et les tricycles (ces derniers étant transférés de la catégorie A à la catégorie B). L'utilisation de ces "voiturettes" se développe, tout au moins dans certains Etats membres, et leur rattachement à la catégorie des motocycles serait très artificiel. Il semble opportun d'éviter que les candidats à leur conduite, qui sont souvent des personnes âgées, doivent passer leur examen sur une voiture normale de la catégorie B et surtout sur un motocycle.

(1) JO n° L 39/40 du 15.2.1980.

Sous-catégorie C

Cette sous-catégorie résulte du régime en vigueur dans certains Etats membres, dans lesquels un permis assimilé au permis B, permet la conduite de véhicules jusqu'à une masse maximale de 7.500 kilogrammes. Cette situation ayant favorisé le développement d'un parc important de véhicules utilitaires légers, il paraît opportun de prévoir un examen spécifique avec un véhicule d'examen ayant des caractéristiques moins exigeantes que celles prévues pour le véhicule défini pour la catégorie C dans son ensemble.

Sous-catégorie D

Cette sous-catégorie recouvrirait les minibus qui sont très répandus dans certains Etats membres.

Sous-catégories C + E et D + E

Elles résultent des sous-catégories envisagées à l'intérieur des sous-catégories C et D.

Le paragraphe 5 reprend les définitions du paragraphe 4 de l'article 3 de la directive n° 80/1263/CEE à l'exception de celle des motocycles qui est modifiée pour exclure les tricycles. Un alinéa nouveau définit les tricycles et les quadricycles.

Le paragraphe 6 prévoit une dérogation aux vitesses indiquées pour les motocycles, les tricycles et les quadricycles qui figurait déjà dans l'ancien article 9. Elle est reprise des définitions de la Convention de Vienne déjà citée.

ad article 5

Cet article traite des permis délivrés aux personnes physiquement handicapées.

Le 1er paragraphe reprend les dispositions figurant dans l'annexe III à la directive n° 80/1263/CEE.

Le 2e paragraphe prévoit la possibilité pour ces candidats de se présenter à l'examen pratique sur le véhicule adapté aux besoins de leur condition, le permis n'étant toutefois valable que pour les véhicules adaptés de façon similaire.

Le deuxième paragraphe de l'article 4 de la directive n° 80/1263/CEE n'est pas repris.

ad article 6

Paragraphe 1

L'alinéa a) subordonne la délivrance d'un permis C et D à la détention du permis B. Cette disposition qui existe déjà dans plusieurs Etats membres est aussi la voie dans laquelle on s'engage au niveau de l'E.C.E./ONU.

Paragraphe 2

L'alinéa a) prévoit la validation pour la sous-catégorie B + E des permis délivrés pour les sous-catégories C + E et D + E du fait qu'il faut être titulaire du permis B pour obtenir les permis C et D.

L'alinéa b) prévoit la validation du permis C + E pour la sous-catégorie D + E si le titulaire est en possession du permis D. Les qualifications pour la sous-catégorie C + E et la catégorie D peuvent sans risque être étendues sans examen à la sous-catégorie D + E.

Paragraphe 3

Les validations prévues ne sont valables qu'au niveau national ; elles existent à l'heure actuelle dans deux Etats membres. En principe, elles ne sont pas transférables sur un permis échangé si l'Etat membre en cause ne pratique pas ces validations. Tout Etat membre peut d'ailleurs interdire la conduite sur son territoire de tout véhicule si le conducteur n'a pas passé l'examen approprié.

ad article 7

L'option accordée par l'article 5 de la directive n° 80/1263/CEE à chaque Etat membre, de fixer l'âge minimal à partir duquel le permis peut être délivré présente des inconvénients et peut constituer dans certains cas une entrave à la libre circulation des conducteurs. C'est pourquoi il est proposé de fixer pour les catégories A et B et la sous-catégorie B + E l'âge minimal à partir duquel le permis de conduire peut être délivré et de se référer aux dispositions reprises du règlement social relatif au transport par route (1) pour les autres catégories et sous-catégories.

Paragraphe 1

Alinéas a) et d)i. On propose le maintien de la pratique en vigueur dans deux Etats membres de délivrer les permis A et B à partir de 17 ans révolus.

Alinéas b), c), d)ii et d)iii. On renvoie aux conditions fixées dans le règlement social relatif au transport par route déjà cité.

Alinéa e) - sous-catégories facultatives.

En ce qui concerne les motocycles, on prévoit une acquisition progressive de l'expérience de la conduite en échelonnant de 2 ans en 2 ans l'accès aux sous-catégories supérieures, car en principe, les nouveaux conducteurs sont le plus souvent des jeunes conducteurs. La possibilité d'exiger une expérience pratique effective de 2 ans dans la sous-catégorie inférieure pourrait cependant être substituée au seul critère de l'âge.

(1) Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

ad Article 8

Le paragraphe 1 reprend le paragraphe 1 a) et b) de l'article 6 de la directive n° 80/1263/CEE.

Le paragraphe 3 est introduit afin de préciser que les dispositions nationales en matière de suspension du droit de faire usage du permis de conduire devront s'appliquer aux conducteurs qui ne satisfont plus aux conditions de connaissances et d'aptitudes prévues par les annexes II et III. Cette disposition complémentaire se base en partie sur la Convention de Vienne déjà citée, et se substitue au point 27 de l'annexe III. Les paragraphes 4 et 5 reprennent le texte amendé des "Autres dispositions" de l'annexe III.

ad Article 9

Le texte de cet article reprend celui de l'article 7 de la directive n° 80/1263/CEE.

ad Article 10

Par rapport à l'article 8 de la directive n° 80/1263/CEE, cet article introduit le principe que, en cas de changement de résidence normale d'un Etat à un autre, il n'y a plus d'obligation d'échange. Néanmoins, ce même article prévoit que le titulaire d'un permis de conduire qui acquiert sa résidence normale dans un autre Etat membre et qui préfère posséder le permis de conduire de l'Etat de résidence aura la faculté, à sa demande, d'obtenir l'échange de son permis contre un permis délivré par l'Etat où il a acquis sa nouvelle résidence normale.

ad Article 11

Cet article maintient la possibilité d'établir des équivalences entre les permis délivrés pour les sous-catégories facultatives.

ad Article 12

Ce nouvel article prévoit de revoir, cinq ans après la mise en oeuvre de la directive, la situation concernant les sous-catégories facultatives, comme déjà indiqué dans les observations concernant l'article 4.

ad Article 13

On propose une période transitoire de trois ans après la date de mise en oeuvre de la directive pour permettre l'utilisation des véhicules d'examen en service à cette date pendant ce délai. Cette disposition ne concerne évidemment pas les véhicules conformes à ceux définis dans l'annexe II, point 8.1.2.

ad Article 14

Etant donné que le règlement social relatif aux transports par route déjà cité est d'application directe dans les Etats membres, aucune disposition en matière d'âge minimal auquel le permis de conduire peut être délivré, ne doit être arrêtée pour la mise en oeuvre de la directive dans les cas où les transports visés par l'article 7.1.b), c), d)ii et d)iii de la directive entrent dans le champ d'application du règlement sus-visé.

ad Article 15

Pour des raisons de clarté, compte tenu de l'importance des modifications proposées, il a été jugé opportun d'abroger la directive n° 80/1263/CEE et d'y substituer la présente directive.

ad Article 16

Pas d'observations.

II. ad annexe I

Les modifications proposées portent d'une part sur l'introduction de la traduction du terme "permis de conduire" en espagnol et en portugais sur la page de garde, et, d'autre part, sur la modification des définitions des différentes catégories de véhicules pour les mettre en conformité avec celles de l'article 4 de la directive.

La faculté de supprimer la date de délivrance du permis de conduire prévue à l'annexe I de la directive n° 80/1263/CEE a été abrogée.

ad annexe II

L'examen de conduite s'inscrit dans le processus qui doit amener le candidat à la conduite d'un véhicule à moteur, du stade de la formation à celui d'une conduite sûre. De l'avis des experts ayant participé aux travaux d'élaboration de cette proposition, la formation est le stade le plus important de ce processus. L'examen permet de constater principalement si les exigences de la tâche de conduite n'excèdent pas l'habilité au volant

du candidat et s'il est en mesure de faire face aux exigences de la circulation et de surmonter ses propres réactions.

Il n'est cependant pas possible de fixer au niveau communautaire un cadre unique de formation étant donné que certains Etats membres admettent la possibilité d'une filière libre d'accès à l'examen sans passage par une auto-école. On a toutefois jugé opportun de ne pas se limiter à une simple énumération de matières d'examen hors du contexte dans lequel celui-ci se place, mais de préciser les critères auxquels doit satisfaire tout conducteur de véhicule à moteur pour conduire en toute sécurité. Ces critères correspondent évidemment aux objectifs que devrait viser tout programme de formation à la conduite, c'est-à-dire objectifs psychomoteurs ainsi que ceux concernant l'aptitude à comprendre et à mettre en oeuvre ses connaissances. Les premiers sont testés lors de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, les seconds au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances.

Le contenu des épreuves de contrôle précitées respecte les exigences minimales définies dans l'APC de 1975 déjà cité mais tient compte également de certaines exigences de la réglementation communautaire apparues depuis cette date.

La durée minimale de l'épreuve en circulation a été sensiblement augmentée et est différenciée selon les catégories A et B d'une part et les autres catégories d'autre part.

La nouvelle annexe définit également les véhicules d'examen pour chacune des catégories et sous-catégories ; l'actuelle Annexe II se limitait seulement aux catégories C, D et E. La masse minimale du véhicule d'examen de la catégorie C a été portée à 11.000 kilogrammes. En ce qui concerne la catégorie D, on propose la suppression du critère de nombres de places qui n'est pas représentatif, mais on suggère de porter la longueur du véhicule d'examen de 7 à 9 mètres. On fixe aussi pour toutes les catégories, les vitesses que le véhicule d'examen doit pouvoir atteindre.

ad annexe III

La nouvelle annexe a été mise au point avec le concours d'un groupe d'experts gouvernementaux dont la plupart appartenaient au corps médical.

Il n'y a pas de remise en cause fondamentale du contenu de l'ancienne annexe III, mais plusieurs points ont été reformulés.

Dans le cas de la vision, la rédaction a été simplifiée mais les exigences restent aussi sévères qu'antérieurement. Dans d'autres cas, les énumérations de maladies ont été

supprimées car elles pouvaient apparaître comme étant exhaustives. Il a été tenu compte aussi des progrès de la science médicale intervenus depuis 1975, date à laquelle l'ancienne annexe III a été mise au point.

On a cependant introduit de nouvelles exigences pour les examens médicaux. Les candidats et les conducteurs du Groupe 1 (catégories A et B) ayant 75 ans révolus, ainsi que les conducteurs du groupe 2 (autres catégories) seront soumis aux examens périodiques qui seront prescrits par la législation nationale.

Le point 27 et les "Autres dispositions" de l'annexe III de la directive n° 80/1263/CEE sont reportés sous une forme amendée dans l'article 8 de la directive.

Historical Archives of the European Commission

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

sur le permis de conduire

"LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

Vu la proposition de la Commission,

Vu l'avis du Parlement européen (1),

Vu l'avis du Comité économique et social (2),

considérant qu'il est souhaitable, aux fins de la politique commune des transports et en vue d'une contribution à l'amélioration de la sécurité de la circulation routière ainsi que pour faciliter la circulation des personnes qui s'établissent dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite, qu'il y ait un permis de conduire national de modèle communautaire reconnu mutuellement par les Etats membres sans obligation d'échange ;

considérant qu'une première étape dans ce sens a été accomplie par la première directive no. 80/1263/CEE(3) du Conseil qui a établi un modèle communautaire de permis national et la reconnaissance réciproque par les Etats membres des permis de conduire nationaux ainsi que l'échange des permis de titulaires qui transfèrent leur résidence ou leur lieu de travail d'un Etat membre à un autre; que les progrès accomplis dans cette voie doivent être poursuivis;

(1)

(2)

(3) J.O. no. L 375 du 31.12.1980, p. 1.

considérant qu'il convient de maintenir le modèle communautaire de permis national établi par la première directive no. 80/1263/CEE moyennant quelques adaptations linguistiques pour tenir compte de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal;

considérant que pour répondre à des impératifs de sécurité routière, il est nécessaire de fixer des conditions minimales auxquelles le permis de conduire peut être délivré ;

considérant que l'article 3 de la directive no. 80/1263/CEE prévoit que des dispositions définitives visant à généraliser dans la Communauté les catégories de véhicules mentionnées dans cet article doivent être arrêtées sans possibilité de dérogation, de même en ce qui concerne les conditions de validité des permis de conduire;

considérant qu'il y a lieu de prévoir la possibilité de subdiviser lesdites catégories de véhicules pour favoriser notamment un accès progressif à la conduite des véhicules les plus puissants et qu'il convient d'apprécier la justification de ces sous-catégories en termes de sécurité routière au terme d'une période de cinq ans;

considérant qu'il faut arrêter des dispositions spécifiques pour favoriser l'accès des personnes physiquement handicapées à la conduite des véhicules;

considérant que l'article 10 de la directive n°80/1263/CEE prévoit qu'il faut procéder à une harmonisation plus poussée des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis de conduire; qu'à cet effet, il faut définir les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des véhicules à moteur ainsi que structurer l'examen de conduite en fonction de ces concepts et redéfinir les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite de ces véhicules;

considérant que les dispositions prévues à l'article 8 de la directive 80/1263/CEE du 4 décembre 1980 et notamment l'obligation d'échange des permis de conduire dans le délai d'un an, en cas de changement de résidence constitue un obstacle à la libre circulation des personnes, ne peut être admis, compte tenu des progrès réalisés dans le cadre de l'intégration européenne ;

considérant que pour faciliter la circulation des personnes qui souhaitent s'établir dans un Etat membre différent de celui qui a délivré leur permis de conduire antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient d'assurer la reconnaissance réciproque des permis de conduire par les Etats membres de résidence dans les conditions de validité établies par les Etats membres qui les ont délivrés et sans qu'il soit nécessaire de procéder à un échange de permis,

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE :

Article premier

1. Les Etats membres établissent le permis de conduire national d'après le modèle communautaire tel que décrit en annexe I conformément aux dispositions de la présente directive.
2. Le permis de conduire de modèle communautaire au sens de la présente directive ainsi que les permis de conduire délivrés par les Etats membres avant l'entrée en vigueur de la présente directive sont reconnus de façon réciproque par les Etats membres et les conditions de validité sont établies par l'Etat qui a délivré le permis quelque soit l'Etat de résidence du titulaire de ce permis.

Article 2

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

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux ou plusieurs Etats membres, est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un Etat membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

Article 3

1. Le signe distinctif de l'Etat membre délivrant le permis figure dans l'ovale dessiné à la page 1 du modèle de permis de conduire communautaire.

2. Les Etats membres prennent toutes dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des permis de conduire.

Article 4

1. Le permis de conduire prévu à l'article 1er autorise la conduite de véhicules des catégories suivantes :

catégorie A : motocycles, avec ou sans side-car ;

catégorie B : automobiles, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kilogrammes et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit ;

catégorie C : automobiles autres que celles de la catégorie D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes ;

catégorie D : automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ;

catégorie E : ensembles de véhicules couplés dont le véhicule tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette ou ces catégorie(s).

2. Le paragraphe 1 peut s'appliquer aux automobiles des catégories B, C ou D auxquelles est attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes.

3. Au sein de la catégorie E un permis spécifique est délivré pour la conduite des ensembles de véhicules suivants :

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

Toutefois, sous réserve que :

- la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide de l'automobile,

et

- la masse maximale autorisée de l'ensemble de véhicules couplés n'excède pas 3 500 kilogrammes

un permis de la catégorie B est suffisant

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

sous-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.

4. Au sein des catégories A, B, C et D et des sous-catégories C + E et D + E, un permis spécifique peut être délivré pour la conduite des véhicules suivants :

- catégorie A : - motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 cm³ ;

- motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance maximale de 35 KW.

Dans le cadre de ces limites, les Etats membres peuvent fixer des normes plus réduites quant à la cylindrée et/ou la puissance et en ajouter d'autres comme celle par exemple de la masse, du rapport masse/puissance ou du nombre de tours de rotation du moteur par minute.

- catégorie B : Tricycles et quadricycles à moteur
- catégorie C : Automobiles autres que celles de la catégorie D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes sans dépasser 7 500 kilogrammes.
- catégorie D : Automobiles affectées au transport de personnes, ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur sans excéder 16 places assises, outre le siège du conducteur.

- sous-catégorie

C + E : Ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C mais dont la masse maximale ne dépasse pas 7 500 kilogrammes et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes.

- sous-catégorie

D + E : Ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D mais n'excédant pas 16 places assises outre le siège du conducteur et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes.

5. Aux fins de l'application du présent article :

- Le terme "véhicule à moteur" désigne tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rail,
- le terme "motocycle" désigne tout véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 50 kilomètres à l'heure, ou, si ce véhicule est équipé d'un moteur thermique de propulsion, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³. Le side-car est assimilé à ce type de véhicule,
- les termes "tricycle" et "quadricycle" désignent respectivement tout véhicule à trois ou quatre roues appartenant à la catégorie B d'une vitesse maximale par construction supérieure à 50 kilomètres à l'heure, ou si ces véhicules sont équipés d'un moteur thermique à allumage commandé d'une cylindrée supérieure à 50 cm³, ou de tout autre moteur de puissance équivalente. La masse à vide ne doit pas dépasser 500 kilogrammes. La masse à vide des véhicules propulsés par électricité ne doit pas tenir compte de la masse des batteries.

Les Etats membres peuvent fixer des normes plus réduites quant à la masse à vide et en ajouter d'autres comme celles par exemple de la cylindrée maximale ou de la puissance.

- le terme "automobile" désigne ceux des véhicules à moteur, autres que motocycles, qui servent normalement au transport sur route de personnes ou de choses ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les tracteurs agricoles et forestiers,
- le terme "tracteur agricole ou forestier" désigne tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction, qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière et dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses ou pour la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses n'est qu'accessoire.

6. Les Etats membres peuvent, après consultation de la Commission, déroger, à condition de le mentionner sur le permis, aux vitesses indiquées au paragraphe 5 deuxième et troisième tirets du présent article, à condition de prévoir des vitesses inférieures.

Article 5

1. Des permis de conduire avec conditions restrictives peuvent être délivrés ou renouvelés aux candidats ou aux conducteurs physiquement handicapés si les véhicules qu'ils conduisent sont adaptés aux besoins de leur condition. Toute restriction portée sur le permis de conduire doit préciser le type d'aménagement requis sur le véhicule, éventuellement les prothèses que le candidat ou le conducteur doit porter et, le cas échéant, sa durée de validité.

Lorsque le port de verres correcteurs est reconnu nécessaire pour la conduite du véhicule, ce fait doit être consigné sur le permis de conduire.

2. Si pour cause de déficiences physiques, le candidat ne peut obtenir de permis de conduire que pour certains types de véhicules ou pour les véhicules adaptés aux besoins de sa condition, l'épreuve prévue à l'article 8 se passera à bord d'un tel véhicule. Le permis de conduire délivré après la réussite de l'épreuve avec un véhicule spécialement adapté n'est valable que pour les véhicules dont l'adaptation répond aux conditions dont le permis de conduire a été assorti.

Article 6

1. La délivrance du permis de conduire est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) le permis pour les catégories C ou D ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour la catégorie B
- b) le permis pour les ensembles des sous-catégories de la catégorie E ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour une des catégories B, C ou D

2. La validité du permis de conduire prévu à l'article 1er est fixée comme suit :

- a) le permis validé pour les sous-catégories C + E ou D + E est validé pour la conduite des ensembles de la sous-catégorie B + E
- b) le permis validé pour la sous-catégorie C + F est validé pour la sous-catégorie D + E si leur titulaire est déjà habilité pour la catégorie D.

3. Les Etats membres peuvent, au niveau national, accorder les validités suivantes :

- a) le permis validé pour la catégorie A peut être valable pour la conduite des tricycles et des quadricycles
- b) le permis validé pour les catégories B, C ou D peut également être valable pour la conduite des motocycles légers. Cette validation peut toutefois être limitée à des véhicules ayant des normes plus réduites que celles prévues par la définition de cette sous-catégorie.

Article 7

1. La délivrance du permis de conduire est soumise aux conditions d'âge suivantes :

a) Catégorie A et catégorie B : avoir 18 ans révolus.

Les Etats membres peuvent déroger à cette disposition et délivrer ces permis de conduire à partir de 17 ans révolus.

b) Catégorie C : pour les conducteurs affectés aux transports de marchandises, les conditions d'âge pour la délivrance du permis de conduire sont telles qu'établies par le Règlement 3820/85 (1).

c) Catégorie D : pour les conducteurs affectés aux transports de voyageurs, les conditions d'âge de délivrance du permis de conduire sont telles qu'établies par le règlement 3820/85 (1).

d) Catégorie E :

i) sous-catégorie B + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie B,

ii) sous-catégorie C + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie C,

iii) sous-catégorie D + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie D.

(1) Règlement (CEE) N° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (J.O. L 370 du 31.12.1985).

e) Sous-catégories facultatives :

- motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 cm³ : avoir 16 ans révolus.
- motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance maximale de 35 KW : avoir 18 ans révolus. Les Etats membres qui appliquent cet âge minimal pour cette sous-catégorie peuvent reporter la délivrance du permis de conduire pour les motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW jusqu'à 20 ans révolus.
- tricycles et quadricycles : avoir 16 ans révolus.

Les Etats membres qui introduisent des sous-catégories facultatives dans la catégorie A peuvent subordonner la délivrance du permis de conduire pour la sous-catégorie supérieure à la pratique de la conduite de la sous-catégorie immédiatement inférieure pendant 2 ans.

2. Les Etats membres peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas dix-huit ans révolus.

(1) Règlement (CEE) N° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (J.O. L 370 du 31.12.1985).

Article 8

1. La délivrance du permis de conduire est également subordonnée à :

- a) la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et d'une épreuve de contrôle des connaissances ainsi qu'à la satisfaction de normes médicales dont les conditions minimales ne pourront pas être moins sévères que celles prévues aux annexes II et III.
- b) l'existence de la résidence normale dans le territoire de l'Etat membre délivrant le permis de conduire.

2. Après consultation de la Commission, les Etats membres peuvent appliquer à la délivrance du permis de conduire les dispositions de leur réglementation nationale concernant les conditions autres que celles visées par le paragraphe 1 du présent article, pourvu qu'elles soient objectivement justifiées.

3. Les dispositions nationales en matière de suspension ou du retrait du droit de faire usage du permis de conduire devront également s'appliquer aux conducteurs qui ne satisfont plus aux exigences requises pour la délivrance ou le renouvellement du permis de conduire tant en ce qui concerne les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur, que l'état de santé du titulaire du permis de conduire, sous réserve, dans ce dernier cas, d'un avis médical autorisé.

4. Les dispositions de l'annexe III ne font pas obstacle à ce qu'un Etat membre prévoie qu'un conducteur qui a obtenu un permis de conduire avant le 1er juillet 1990 à des conditions moins strictes que celles prévues par cette annexe puisse obtenir le renouvellement périodique de ce permis aux conditions auxquelles il l'a obtenu.

5. Les Etats membres peuvent, après consultation de la Commission, déroger aux dispositions de l'annexe I si ces dérogations sont compatibles avec les progrès de la science médicale et avec les principes définis dans cette annexe.

Article 9

Sans préjudice des dispositions qui seront arrêtées en la matière par le Conseil, chaque Etat membre garde le droit de fixer selon des critères nationaux la durée de la validité des permis de conduire communautaire qu'il délivre.

Article 10

1. Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire en cours de validité délivré par un Etat membre acquiert sa résidence normale dans un autre Etat membre, il peut demander l'échange de son permis contre un permis équivalent que lui délivrent les autorités compétentes de l'Etat où il a pris sa nouvelle résidence.

2. Il appartient à l'Etat membre qui procède à l'échange de vérifier le cas échéant, si le permis présenté est effectivement en cours de validité. L'Etat membre qui procède à l'échange renvoie l'ancien permis aux autorités de l'Etat membre qui l'a délivré.

3. Lorsqu'un Etat membre échange un permis délivré par un pays tiers contre un permis de conduire de modèle communautaire, mention est faite de cet échange ainsi que de tout renouvellement ou remplacement ultérieur de ce permis, sur ce permis. L'article premier, paragraphe 2 ne s'applique pas à pareil permis. En tout état de cause, un permis de conduire de modèle communautaire ne peut être délivré que si le permis délivré par un pays tiers a été remis aux autorités compétentes de l'Etat membre qui délivre le permis.

Article 11

Les Etats membres définissent, en application de la procédure prévue à l'article 12 de la présente directive, les équivalences dans la mesure où ils font recours aux sous-catégories facultatives de l'article 4, paragraphe 4.

Article 12

Le Conseil procède, cinq ans après la mise en oeuvre de la directive et sur proposition de la Commission, à un examen des dispositions nationales concernant les sous-catégories facultatives qui auraient été créées conformément à l'article 4, paragraphe 4 en vue de leur harmonisation ou de leur suppression.

Article 13

Les véhicules utilisés pour l'épreuve de contrôle des comportements et des aptitudes visée à l'Annexe II qui ont été mis en circulation avant la date d'entrée en vigueur de la présente directive, ne pourront être utilisés après cette date que pendant une période qui ne devra pas excéder trois ans s'ils ne sont pas conformes aux critères fixés pour ces véhicules à l'annexe II, point 8.1.2.

Article 14

1. Les Etats membres arrêtent, après consultation de la Commission, en temps utile et au plus tard le 31 décembre 1989, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour la mise en oeuvre de la directive à partir du 1er juillet 1990.

Aucune disposition ne doit toutefois être arrêtée en ce qui concerne l'article 7.1.b), c), d)ii et d)iii de la directive, dans le cas où les véhicules concernés par cet article entrent dans le champ d'application défini dans la Section II du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (1).

2. Les Etats membres s'assistent mutuellement dans l'application de la présente directive.

(1) J.O. L 370 du 31.12.1985, p. 1.

Article 15

La première directive no. 80/1263/CEE du Conseil (1) est abrogée dès l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 16

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil,
Le Président

(1) Première directive du Conseil du 4 décembre 1980 relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire.

ANNEXE I

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DU PERMIS DE CONDUIRE⁽¹⁾

				ÉTAT MEMBRE  PERMIS DE CONDUIRE Kørekort Führerschein Άδεια οδήγησης Permiso de Conducción Driving Licence Ceadúnas Tiomána Patente di Guida Rijbewijs Carta de Condução Modèle des COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES	
1 Nom 2 Prénom 3 Date et lieu de naissance 4 Domicile 5 Délivré par 6 A le 7 Valable jusqu'au 8 N° (Signature etc.) Signature du titulaire		Catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable A Motocycle > 50 km/h. avec ou sans side-car B Automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 t et dont le nombre de places assises, outre le conducteur, n'excède pas huit C Automobiles autres que D dont la masse maximale autorisée excède 3,5 t D Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur E Ensemble de véhicules couplés dont le tracteur rentre dans les catégories B, C ou D mais qui ne rentrent pas dans ces catégories		Timbre	Mentions additionnelles

222 mm

⁽¹⁾ Les commentaires relatifs au modèle communautaire du permis de conduire figurent à la page 14 ci-après.
 Un exemple de permis de conduire selon le modèle communautaire (permis belge) figure à la page 16 ci-après.

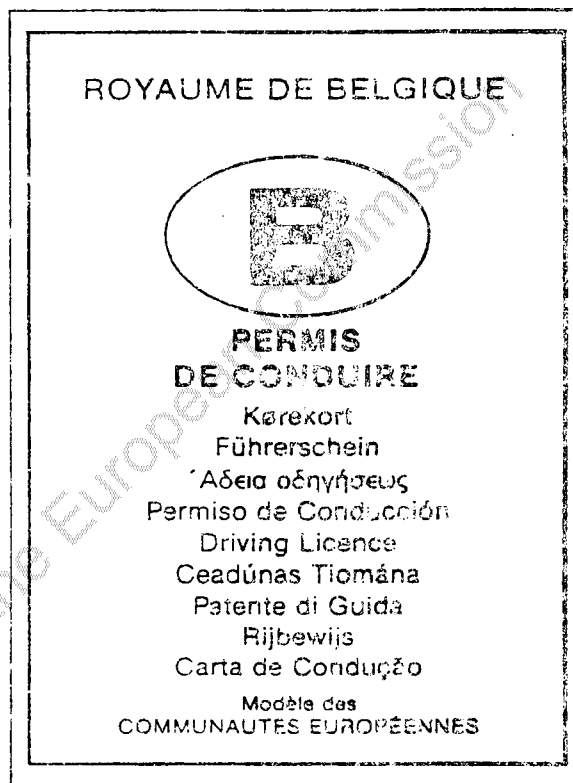
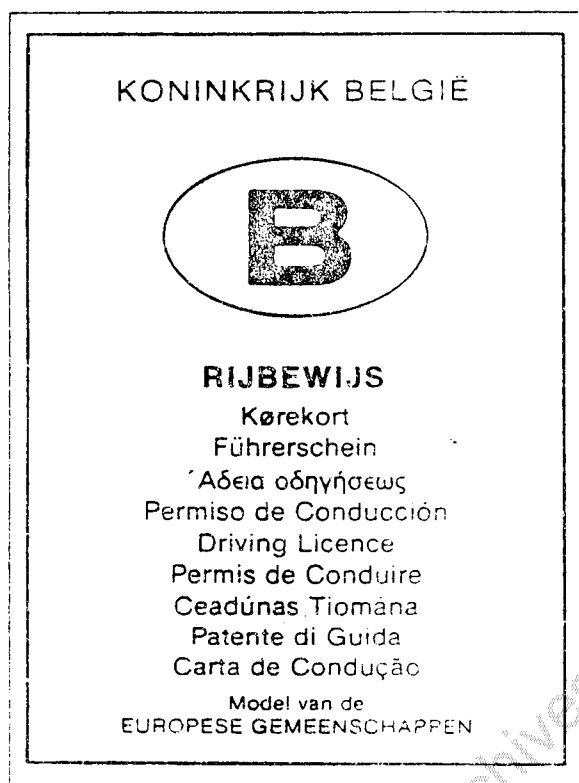
19
Commentaires relatifs au modèle de permis de conduire figurant à la page 13

1. La couleur du permis communautaire est rose.
2. Sur la page de garde:
 - la mention du nom de l'État membre délivrant le permis est facultative;
 - le signe distinctif de l'État membre délivrant le permis est inscrit dans l'ovale;
 - la mention «permis de conduire» est inscrite en gros caractères dans la (les) langue(s) de l'État membre délivrant le permis. Elle figure en petits caractères, après un espace approprié, dans les autres langues des Communautés européennes;
 - la mention «modèle des Communautés européennes» est inscrite dans la (les) langue(s) de l'État membre qui délivre le permis.
3. Les inscriptions imprimées figurant sur les autres pages sont libellées dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis.
4. La page «mentions additionnelles» est prévue pour indiquer, le cas échéant, des mentions restreignant ou étendant la définition des conditions pour lesquelles le permis est valable. Cette page peut également être utilisée pour y inscrire la durée de validité du permis dans les cas où la validité varie.

Mentions additionnelles	
Valable jusqu'au:	Renouvelé jusqu'au:
délivré:	le:

5. D'autres observations peuvent être consignées sur les pages restées ouvertes. Le cas échéant, un État membre peut y inscrire des catégories de véhicules non prévues par la présente directive ou subdiviser les catégories A, B, C, D, E dans la page correspondante.
6. Les États membres ont la faculté de:
 - supprimer la photo;
 - remplacer le domicile par l'adresse postale;

EXEMPLE DE PERMIS DE CONDUIRE SELON LE MODÈLE COMMUNAUTAIRE: PERMIS BELGE
(À TITRE INDICATIF)



ANNEXE II

I. CONNAISSANCES, APTITUDES ET COMPORTEMENTS LIES
A LA CONDUITE D'UN VEHICULE A MOTEUR

1. Préambule

Les conducteurs de tout véhicule à moteur devront avoir, en vue d'une conduite sûre, les connaissances, les aptitudes et les comportements leur permettant de :

- discerner les dangers engendrés par la circulation et en évaluer la gravité
- maîtriser leur véhicule afin de ne pas créer de situations dangereuses et réagir de façon appropriée si de telles situations surviennent
- observer les dispositions légales en matière de circulation routière, notamment celles qui ont pour objet de prévenir les accidents de la route et d'assurer la fluidité de la circulation
- déceler les défauts techniques les plus importants de leur véhicule, notamment ceux qui mettent en cause la sécurité, et y remédier de façon adéquate
- tenir compte de tous les facteurs qui affectent le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, déficience de la vue, etc.) afin de conserver le plein usage des capacités nécessaires à la sûreté de la conduite
- contribuer à la sécurité de tous les usagers, en particulier des plus faibles et des plus exposés, par une attitude respectueuse de la personnalité d'autrui

2. Connaissances

Les conducteurs devront faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants :

- 2.1 importance de la vigilance et des attitudes à l'égard des autres usagers ;
- 2.2 éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite et notamment pouvoir indiquer les défauts les plus courants pouvant affecter le système de direction, les pneus, les feux et clignotants, les catadioptres, les rétroviseurs, les lave-glaces et essuie-glaces, le système d'échappement et les ceintures de sécurité afin d'être en mesure d'y remédier de façon adéquate ;
- 2.3 principes les plus importants afférents à la distance de freinage et à la tenue de route du véhicule dans diverses conditions météorologiques et d'état des chaussées ;
- 2.4 fonctions de perception, d'évaluation et de décision, notamment temps de réaction, et modifications des comportements du conducteur liés aux effets de l'alcool, des drogues et des médicaments, des états émotionnels et de la fatigue ;
- 2.5 risques spécifiques liés à l'âge et à l'inexpérience des autres usagers de la route, y compris des piétons, en particulier des enfants, des adolescents et des personnes âgées, afin de prévoir leur comportement dans les situations de la circulation ;
- 2.6 caractéristiques spécifiques de la conduite des divers types de véhicules, des différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs permettant de prévoir leur comportement ou le mouvement du véhicule dans la circulation ;

- 2.7 risques liés aux différents états de la chaussée, leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit ;
- 2.8 caractéristiques des différents types de routes et prescriptions légales qui en découlent ;
- 2.9 équipements de sécurité des véhicules, notamment utilisation des ceintures de sécurité et équipements de sécurité concernant les enfants ;
- 2.10 règles d'utilisation du véhicule en relation avec l'environnement (en particulier, bruit, pollution) ;
- 2.11 dispositions légales en matière de circulation routière, et en particulier celles concernant la signalisation, les règles de priorité et les limitations de vitesse ;
- 2.12 réglementation relative aux documents administratifs liés à l'utilisation du véhicule ;
- 2.13 règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident (baliser, alerter) et mesures qu'il peut prendre, le cas échéant, pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route ;
- 2.14 facteurs de sécurité concernant le chargement du véhicule et les personnes transportées.

3. Aptitudes

Les prescriptions suivantes ne valent que pour autant qu'elles sont compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

- 3.1 Les conducteurs devront être aptes à se préparer à une conduite sûre
 - 3.1.1. en vérifiant l'état des pneus, des feux, des catadioptrés, du système de direction, des freins, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore ;

3.1.2. en effectuant les réglages nécessaires pour avoir une position assise correcte ;

3.1.3. en ajustant les rétroviseurs et la ceinture de sécurité ;

3.1.4. en contrôlant la fermeture des portes.

3.2 Les conducteurs devront être aptes à utiliser les commandes du véhicule :

- le volant
- l'accélérateur
- l'embrayage
- la boîte de vitesse
- le frein à main et à pied

et ce dans les conditions suivantes :

3.2.1. en mettant en marche le moteur et en démarrant sans à-coups (aussi bien sur le plat, qu'en montée ou en descente) ;

3.2.2. en accélérant jusqu'à une vitesse convenable tout en maintenant le véhicule sur une trajectoire en ligne droite même lors des changements de vitesse ;

3.2.3. en adaptant la vitesse lors d'un changement de direction à un carrefour à droite ou à gauche, éventuellement dans des espaces étroits et en maîtrisant la trajectoire du véhicule ;

3.2.4. en effectuant une marche arrière, en maintenant une trajectoire rectiligne et en utilisant la voie de circulation adaptée pour tourner à droite ou à gauche à un angle de rue

- 3.2.5. en faisant un demi-tour en utilisant les marches avant et arrière sur une route suffisamment étroite ;
 - 3.2.6. en freinant pour s'arrêter avec précision, si nécessaire en utilisant la capacité maximale de freinage du véhicule ;
 - 3.2.7. en garant le véhicule et en quittant un espace de stationnement (parallèle, oblique ou perpendiculaire) en marche avant et en marche arrière, aussi bien sur le plat qu'en montée et qu'en descente.
- 3.3 Dans les conditions énumérées en 3.2, les conducteurs devront être aptes à utiliser les commandes secondaires du véhicule : essuie-glaces, lave-glaces, désembuage et climatisation, éclairages, etc...

4. Comportements

- 4.1 Les conducteurs devront pouvoir effectuer toutes les manoeuvres ordinaires dans des situations normales de circulation, en sécurité et avec toutes les précautions requises :
- 4.1.1. en observant (y compris à l'aide des rétroviseurs) le profil de la route, la signalisation horizontale et verticale, les risques présents ou prévisibles ;
 - 4.1.2. en communiquant avec les autres usagers de la route, à l'aide des moyens autorisés ;
 - 4.1.3. en réagissant efficacement en cas de danger aux situations réelles de risque ;
 - 4.1.4. en observant les dispositions légales en matière de circulation routière et les injonctions des personnes autorisées à régler la circulation ;
 - 4.1.5. en respectant les autres usagers.
- 4.2 Les conducteurs devront en outre avoir dans des situations de circulation l'aptitude requise pour, en toute sécurité :
- 4.2.1. quitter le bord du trottoir et/ou l'emplacement de stationnement ;

- 4.2.2. circuler en occupant une position correcte sur la chaussée et en adaptant la vitesse aux conditions de circulation et au tracé de la route ;
- 4.2.3. maintenir les distances entre véhicules ;
- 4.2.4. changer de voie de circulation ;
- 4.2.5. dépasser des véhicules en stationnement et à l'arrêt, ainsi que des obstacles ;
- 4.2.6. croiser des véhicules y compris dans des passages étroits ;
- 4.2.7. dépasser dans diverses situations ;
- 4.2.8. aborder et franchir des passages à niveau ;
- 4.2.9. aborder et franchir des intersections ;
- 4.2.10. tourner à droite et à gauche aux intersections ou pour quitter la chaussée ;
- 4.2.11. prendre les précautions nécessaires en quittant le véhicule.

5. Prescriptions spécifiques pour la conduite des véhicules des catégories A, C, D, C + E et D + E

5.1 Catégorie A

Les conducteurs de véhicules de cette catégorie devront savoir :

- 5.1.1. ajuster leur casque et vérifier les autres équipements de sécurité propres à ce type de véhicule ;
- 5.1.2. débéquiller la moto et la déplacer sans l'aide du moteur en marchant à côté ;
- 5.1.3. garer la moto en la mettant sur sa béquille ;
- 5.1.4. faire un demi-tour en U ;

5.1.5. conserver l'équilibre du véhicule à diverses vitesses, y compris à faible allure et dans diverses situations de conduite, y compris lors du transport d'un passager ;

5.1.6. incliner pour virer.

5.2 Catégories C, D, C + E et D + E

Les conducteurs de véhicules de ces catégories devront faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants :

5.2.1. gêne de la visibilité causée, pour le conducteur et pour les autres usagers, par les caractéristiques de leur véhicule ;

5.2.2. influence du vent sur la trajectoire du véhicule ;

5.2.3. réglementation en matière de poids et dimensions ;

5.2.4. réglementation relative aux heures de repos et de conduite et utilisation du chronotachygraphe ;

5.2.5. principes de fonctionnement des systèmes de freinage et de ralentisseur ;

5.2.6. précautions à prendre lors des dépassements à cause des risques liés aux projections d'eau et de boue ;

5.2.7. lecture d'une carte routière.

En outre, ils devront être aptes

5.2.8. à vérifier l'assistance de freinage et de direction ;

5.2.9. à utiliser les divers systèmes de freinage ;

5.2.10 à utiliser le ralentisseur ;

5.2.11 à adapter la trajectoire de leur véhicule en virage compte tenu de sa longueur et de ses porte-à-faux.

5.3 Catégories C et C + E

Les conducteurs de véhicules de ces catégories devront

- 5.3.1. connaître les facteurs de sécurité concernant le chargement de leur véhicule.

5.4 Catégorie C + E

Les conducteurs de véhicules de cette sous-catégorie devront être aptes

- 5.4.1. à procéder à l'attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci

5.5 Catégorie D

Les conducteurs de véhicules de cette catégorie devront faire preuve de la connaissance :

- 5.5.1. des prescriptions réglementaires relatives aux personnes transportées ;
- 5.5.2. de la conduite à tenir en cas d'accident.
En outre, ils devront être aptes à prendre
- 5.5.3. des dispositions particulières relatives à la sécurité du véhicule.

6. Utilisation du véhicule

Les conducteurs devront pouvoir utiliser son véhicule sur divers types de routes, que ce soit en site urbain ou en rase campagne, dans diverses conditions de densité du trafic, de jour comme de nuit.

II. EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE

Les Etats membres prendront les dispositions nécessaires pour s'assurer que les futurs conducteurs possèdent effectivement les connaissances, aptitudes et comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur. L'examen institué à cet effet, devra comporter :

- une épreuve de contrôle des connaissances ;
- une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les conditions dans lesquelles cet examen devra se dérouler sont données ci-après :

7. Epreuve de contrôle des connaissances

7.1 Forme

La forme sera choisie de façon à s'assurer que le candidat a les connaissances relatives aux matières énoncées aux paragraphes 2 et 5 de la présente annexe.

7.2 Contenu de l'épreuve concernant toutes les catégories de véhicules

Dans l'énumération ci-après, il est fait référence au paragraphe 2 de la présente annexe.

7.2.1 L'épreuve portera obligatoirement sur chacun des points énumérés dans les thèmes suivants, son contenu par point étant laissé à l'initiative de chaque Etat membre.

7.2.1.1 Dispositions légales en matière de circulation routière
point 2.11

7.2.1.2 le conducteur
points 2.1 et 2.4

7.2.1.3 la route
points 2.3, 2.7 et 2.8

7.2.1.4 les autres usagers de la route
points 2.5 et 2.6

7.2.1.5 réglementation générale et divers
points 2.12, 2.13 et 2.14

7.2.2 L'épreuve prévue au paragraphe 7.2.1 ci-dessus sera complétée par un contrôle aléatoire portant sur un des points suivants : 2.2, 2.9 et 2.10 concernant le véhicule.

7.3 Dispositions spécifiques concernant les catégories C, D, C + E et D + E

L'épreuve prévue au paragraphe 7.2 ci-dessus sera complétée pour les candidats à la conduite des véhicules des catégories C, D, C + E et D + E :

7.3.1 par un contrôle obligatoire portant sur les points suivants qui se réfèrent au paragraphe 5 de la présente annexe.

7.3.1.1 Catégories C, D, C + E et D + E
points 5.2.3, 5.2.4 (sauf utilisation du chronotachygraphe traitée au point 9.3.1 ci-après) et, 5.2.5

7.3.1.2 Catégorie D
points 5.5.1 et 5.5.2

7.3.2 par un contrôle aléatoire portant sur un des points suivants : 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.6

8. Epreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

8.1 Le véhicule et son équipement

- 8.1.1 La conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel est subordonné à la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel.

Si le candidat passe l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique, ceci sera indiqué sur tout permis de conduire délivré sur la base d'un tel examen. Tout permis comportant cette mention ne pourra être utilisé que pour la conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.

- 8.1.2 Véhicules sur lesquels les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements seront passées

Catégorie A : motocycle d'une puissance minimale de 30 KW ou d'une cylindrée minimale de 350 cm³ et d'une masse minimale de 170 kilogrammes, sans side-car.

Sous-catégorie facultative motocycles légers

motocycle d'une cylindrée minimale de 80 cm³.

Sous-catégorie facultative motocycle d'une puissance maximale de 35 KW :

- véhicule défini pour la catégorie A ou
- motocycle d'une puissance minimale de 20 KW ou d'une cylindrée minimale de 240 cm³ et d'une masse minimale de 120 kilogrammes.

Catégorie B : véhicules de la catégorie B à 4 roues et devant atteindre la vitesse d'au moins 100 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative tricycle et quadricycle :

tricycle ou quadricycle devant atteindre la vitesse de 60 kilomètres à l'heure.

Catégorie C : véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 11.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative pour le permis C limité :

véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 4.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Catégorie D : véhicule de la catégorie D dont la longueur ne sera pas inférieure à 9 mètres et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative pour le permis D limité :

véhicule de la catégorie D et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Catégorie E : sous-catégories obligatoires

B + E : ensemble d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kilogrammes composé d'un véhicule de la catégorie B et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 100 kilomètres à l'heure ;

C + E : soit

- véhicule articulé dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 21.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure, ou

- ensemble composé d'un véhicule de la catégorie C et d'une remorque à au moins deux essieux d'un empattement d'au moins 4 mètres et dont l'un au moins doit être un essieu directeur, dont la masse maximale autorisée de l'ensemble couplé ne sera pas inférieure à 21.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure ;

D + E : ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégories facultatives :

C + E : ensemble composé d'un véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 4.000 kilogrammes et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 2.000 kilogrammes. La longueur de l'ensemble couplé ne sera pas inférieure à 6 mètres. Il devra atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

D + E : ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

8.2 Aptitude et comportement qui seront testés lors de l'épreuve

Les dispositions suivantes ne valent que pour autant qu'elles sont compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

8.2.1 Préparation du véhicule

Les candidats devront montrer qu'ils sont capables de se préparer à une conduite sûre en satisfaisant obligatoirement aux prescriptions suivantes qui se réfèrent au sous-paragraphe 3.1 de la présente annexe.

points 3.1.2, 3.1.3 (en ce qui concerne la ceinture de sécurité, seulement si la législation exige le port de celle-ci), 3.1.4.

8.2.2 Maîtrise technique du véhicule

Les candidats devront montrer qu'ils sont aptes à utiliser les commandes du véhicule en satisfaisant obligatoirement à l'exécution des opérations et manoeuvres suivantes qui se réfèrent au sous-paragraphe 3.2 de la présente annexe.

points 3.2.1 (démarrage sur le plat et si possible en montée), 3.2.2, 3.2.3 et 3.2.6 (sauf utilisation de la capacité maximale de freinage du véhicule qui est traitée au point 10.1.1 ci-après).

Les manoeuvres énoncées aux points 3.2.4, 3.2.5 et 3.2.7 seront testées par sondage (deux manoeuvres au moins sur les trois points réunis dont une comportant une marche arrière). Les manoeuvres prévues au point 3.2.5 pourront ne pas être testées pour les catégories de véhicules C, D et E. Les candidats à l'obtention d'un permis pour ces dernières catégories devront obligatoirement effectuer une marche arrière en décrivant une courbe dont le tracé sera laissé à l'initiative des Etats membres.

8.2.3 Comportements en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes qui se réfèrent au paragraphe 4 de la présente annexe dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises.

points 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.9 et 4.2.10 ainsi que les opérations prévues aux points 4.2.6, 4.2.7 et 4.2.8 si l'occasion en est donnée.

8.3 Dispositions spécifiques concernant les catégories A, C, D et E.

Les candidats à la conduite des véhicules des catégories A, C, D et E devront obligatoirement effectuer, outre les opérations ci-dessus, celles qui se réfèrent au paragraphe 5 de la présente annexe et qui sont énumérées ci-après.

8.3.1 Catégorie A

points 5.1.2 (débéquiller la moto et éventuellement la déplacer sans l'aide du moteur en marchant à côté), 5.1.3 et 5.1.6. L'ajustement du casque sera vérifié si la législation exige le port de celui-ci. Les vérifications énoncées au point 5.1.1 seront effectuées de façon aléatoire. La conservation de l'équilibre (point 5.1.5) sera obligatoirement testée à diverses vitesses, y compris à faible allure, et dans diverses situations de conduite, sauf le transport de passagers qui est traité au point 9.1.2.1.

8.3.2 Catégories C.D.E

points 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10 et 5.2.11

8.3.3 Catégorie D

point 5.5.3

9. Epreuve de contrôle des connaissances ou épreuve de contrôles des aptitudes et des comportements

9.1 Les aptitudes et comportements des candidats dans les domaines ci-après seront obligatoirement testés, mais il est laissé à l'initiative des Etats membres de fixer s'ils doivent l'être au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances ou au cours de celle de contrôle des aptitudes et des comportements.

9.1.1 Toutes catégories

9.1.1.1 vérifications de façon aléatoire de l'état des pneus, des feux, des catadioptres, du système de direction, de freins, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore.

9.1.1.2 précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule.

9.1.2 Catégorie A

9.1.2.1 conservation de l'équilibre lors du transport d'un passager

9.1.3 Catégories C.D.E

9.1.3.1 utilisation du chronotachygraphe

9.1.4 Catégorie C + E

9.1.4.1 attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et son dételage de celui-ci

9.1.4.2 sécurité du chargement du véhicule

9.2 La lecture d'une carte routière pourra être testée soit au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances soit au cours de celle de contrôle des aptitudes et des comportements.

10. Epreuve facultative de contrôle des aptitudes et des comportements

Les aptitudes et comportements des candidats dans les domaines ci-après pourront être testés au cours de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

10.1 Toutes catégories

10.1.1 utilisation de la capacité maximale de freinage du véhicule

10.2 Catégorie A

10.2.1 demi-tour en U

11. Evaluation de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

Lors de chacune des situations de conduite, l'évaluation portera sur l'aisance du candidat à manier les différentes commandes du véhicule et la maîtrise dont il fera preuve pour s'insérer dans la circulation en toute sécurité.

Tout au long de l'épreuve, l'examineur devra éprouver une impression de sécurité. Les erreurs de conduite ou un comportement dangereux mettant en cause la sécurité immédiate du véhicule d'examen, de ses passagers ou des autres usagers de la route, ayant nécessité ou non l'intervention de l'examineur ou de l'accompagnateur, seront sanctionnées par un échec. L'examineur sera toutefois libre de décider s'il convient de mener ou non l'examen pratique à son terme.

12. Durée de l'examen

La durée de l'examen et la distance à parcourir doivent être suffisantes pour l'évaluation des aptitudes et comportements prescrite aux paragraphes 8 et 9 ci-dessus.

Le temps minimum de conduite consacré au contrôle des comportements ne devra en aucun cas être inférieur à : 25 minutes pour les catégories A et B et 45 minutes pour les autres catégories.

13. Lieu de l'examen

La partie de l'examen destinée à évaluer la maîtrise technique du véhicule pourra se dérouler sur un terrain spécial. Celle destinée à évaluer les comportements en circulation aura lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes, ainsi que sur les voies urbaines, celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer.

Il est souhaitable que l'examen puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic.

ANNEXE III

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

DÉFINITIONS

1. Aux fins de la présente annexe, les conducteurs sont classés en deux groupes :
 - 1.1. groupe 1 : conducteurs de véhicules des catégories A et B et de la sous-catégorie B + E,
 - 1.2. groupe 2 : conducteurs de véhicules des catégories C et D et des autres sous-catégories de la catégorie E.
 - 1.3. La législation nationale pourra prévoir des dispositions en vue d'appliquer aux conducteurs de véhicules relevant de la catégorie B, et utilisant leur permis de conduire dans un but professionnel (taxis, ambulances etc.), les dispositions prévues par la présente annexe pour les conducteurs du groupe 2.
2. Par analogie, les candidats à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire sont classés dans le groupe auquel ils appartiendront une fois le permis délivré ou renouvelé.

EXAMENS MÉDICAUX

3. Groupe 1 : les candidats doivent faire l'objet d'un examen médical s'il apparaît, lors de l'accomplissement des formalités requises, ou au cours des épreuves qu'ils sont tenus de subir avant d'obtenir un permis, qu'ils sont atteints d'une ou plusieurs des incapacités mentionnées dans la présente annexe.

Les candidats à la délivrance d'un permis de conduire et les conducteurs ayant 75 ans révolus doivent subir des examens médicaux périodiques qui seront prescrits par la législation nationale.

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 qui seront prescrits par la législation nationale.
5. Les Etats membres pourront exiger, lors de la délivrance d'un permis de conduire, des normes plus sévères que celles mentionnées dans la présente annexe.

VISION

6. Tout candidat à un permis de conduire devra subir les investigations appropriées pour s'assurer qu'il a une acuité visuelle compatible avec la conduite des véhicules à moteur. S'il y a une raison de douter que le candidat n'a pas une vision adéquate, il devra être examiné par une autorité médicale compétente. Lors de cet examen, l'attention devra porter notamment sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire et les maladies oculaires progressives.

Les lentilles intra-oculaires ne sont pas à considérer comme des verres correcteurs aux fins de la présente annexe.

Groupe 1 :

- 6.1. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,6 en utilisant les deux yeux ensemble. Le permis de conduire ne doit être ni délivré, ni renouvelé s'il s'avère, lors de l'examen médical, que le champ visuel est inférieur à 120° sur le plan horizontal ou que l'intéressé est atteint d'une autre affection de la vue de nature à mettre en cause la sûreté de sa conduite. Si une maladie oculaire progressive est décelée ou déclarée, le permis de conduire pourra être délivré ou renouvelé sous réserve d'un examen périodique pratiqué par une autorité médicale compétente.

- 6.2. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un oeil ou qui utilise seulement un oeil, par exemple en cas de diplopie, doit avoir une acuité visuelle d'au moins 0,6 avec correction optique s'il y a lieu. L'autorité médicale compétente devra certifier que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté, et que le champ de vision de cet oeil est normal.

Groupe 2 :

- 6.3. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle des deux yeux, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,8 pour l'oeil le meilleur et d'au moins 0,5 pour l'oeil le moins bon. Si les valeurs de 0,8 et 0,5 sont atteintes par correction optique, il faut que l'acuité non corrigée de chacun des deux yeux atteigne 0,05, ou que la correction de l'acuité minimale (0,8 et 0,5) soit obtenue à l'aide de verres de lunettes dont la puissance ne peut excéder plus ou moins 4 dioptries, ou à l'aide de lentilles de contact (vision non corrigée = 0,05). La correction doit être bien tolérée. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé si le candidat ou le conducteur n'a pas un champ visuel normal ou s'il est atteint de diplopie.

AUDITION

7. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur du groupe 2 si son audition est déficiente à un point tel qu'il en est gêné dans l'accomplissement de ses tâches.

HANDICAPÉS DE L'APPAREIL LOCOMOTEUR

8. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'affections ou d'anomalies du système locomoteur, rendant dangereuse la conduite d'un véhicule à moteur.

Groupe 1 :

8.1. Un permis de conduire avec condition restrictive s'il y a lieu peut être délivré, après avis d'une autorité médicale compétente, à tout candidat ou conducteur physiquement handicapé. Cet avis doit reposer sur une évaluation médicale de l'affection ou de l'anomalie en cause et, si besoin est, sur un test pratique; il doit être complété par l'indication du type d'aménagement dont le véhicule doit être pourvu, ainsi que par la mention de la nécessité ou non du port d'un appareillage orthopédique, dans la mesure où l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements démontre qu'avec ces dispositifs, la conduite n'est pas dangereuse.

8.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat atteint d'une affection évolutive sous réserve qu'il soit soumis à des contrôles périodiques en vue de vérifier que l'intéressé est toujours capable de conduire son véhicule en toute sécurité.

Un permis de conduire sans contrôle médical régulier peut être délivré ou renouvelé, dès lors que le handicap est stabilisé.

Groupe 2 :

8.3. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

AFFECTIONS CARDIO-VASCULAIRES

9. Les affections pouvant exposer tout candidat ou conducteur à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire à une défaillance subite de son système cardio-vasculaire de nature à provoquer une altération subite des fonctions cérébrales, constituent un danger pour la sécurité routière.

Groupe 1 :

9.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat atteint de troubles graves du rythme.

- 9.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur porteur d'un stimulateur cardiaque, sous réserve d'un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier.
- 9.3. La délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire à tout candidat ou conducteur atteint d'anomalies de la tension artérielle sera apprécié en fonction des autres données de l'examen, des complications éventuelles associées, et du danger qu'elles peuvent constituer pour la sécurité de la circulation.
- 9.4. D'une manière générale, le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'angor survenant au repos ou à l'émotion. La délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire à tout candidat ou conducteur ayant présenté un infarctus du myocarde est subordonné à un avis médical autorisé et, si nécessaire, à un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

- 9.5. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

DIABÈTE SUCRE

10. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'un diabète sucré, sous réserve d'un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier approprié à chaque cas.

Groupe 2 :

- 10.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur de ce groupe atteint d'un diabète sucré nécessitant un traitement à l'insuline, sauf cas très exceptionnels dûment justifiés par un avis médical autorisé et sous réserve d'un contrôle médical régulier.

MALADIES NEUROLOGIQUES

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

A cet effet, les troubles neurologiques dus à des affections, des opérations du système nerveux central ou périphérique, extériorisés par des signes moteurs sensitifs, sensoriels, trophiques, perturbant l'équilibre et la coordination, seront envisagés en fonction des possibilités fonctionnelles et de leur évolutivité. La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire pourra être, dans ces cas, subordonné à des examens périodiques en cas de risque d'aggravation.

12. Les crises d'épilepsie et les autres perturbations brutales de l'état de conscience constituent un danger grave pour la sécurité routière lorsqu'elles surviennent lors de la conduite d'un véhicule à moteur.

Groupe 1 :

- 12.1. Un permis peut être délivré ou renouvelé, sous réserve d'un examen effectué par une autorité médicale compétente et d'un contrôle médical régulier. Celle-ci jugera de la réalité de l'épilepsie ou d'autres troubles de la conscience, de sa forme et de son évolution clinique (pas de crises depuis deux ans par exemple), du traitement suivi et des résultats thérapeutiques.

Groupe 2 :

- 12.2. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur présentant, ou susceptible de présenter, des crises d'épilepsie ou d'autres perturbations brutales de l'état de conscience.

TROUBLES MENTAUX

Groupe 1 :

13.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur :

- atteint de troubles mentaux graves congénitaux ou acquis par maladies, traumatismes ou interventions neuro-chirurgicales;
- atteint d'arriération mentale grave;
- atteint de troubles comportementaux graves de la senescence ou de troubles graves de la capacité de jugement et d'adaptation liés à la personnalité

sauf si la demande est appuyée par un avis médical autorisé et sous réserve, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

13.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

ALCOOL

14. La consommation d'alcool constitue un danger important pour la sécurité routière. Compte tenu de la gravité du problème, une grande vigilance s'impose au plan médical.

Groupe 1 :

14.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool, ou qui ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool.

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

Groupe 2 :

- 14.4. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

DROGUES ET MÉDICAMENTS

15. Abus :

Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de substances à action psychotrope, quelle que soit la catégorie de permis sollicitée.

Consommation régulière :

Groupe 1 :

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

Groupe 2 :

- 15.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules sur lesquels porte la définition de ce groupe.

AFFECTIONS RÉNALES

Groupe 1 :

- 16.1. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur souffrant d'insuffisance rénale grave, sous réserve d'un avis médical autorisé et à condition que l'intéressé soit soumis à des contrôles médicaux périodiques.

Groupe 2 :

- 16.2. Le permis de conduire ne doit être, ni délivré, ni renouvelé à tout candidat ou conducteur, souffrant d'insuffisance rénale grave irréversible, sauf cas exceptionnels dûment justifiés par un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier.

DISPOSITIONS DIVERSES

Groupe 1 :

- 17.1. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur ayant subi une transplantation d'organe ou un implant artificiel ayant une incidence sur l'aptitude à la conduite, sous réserve d'un avis médical autorisé et, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

- 17.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules sur lesquels porte la définition de ce groupe.
18. En règle générale, le permis de conduire ne doit être ni délivré, ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'une affection non mentionnée dans les paragraphes précédents, susceptible de constituer ou d'entraîner une incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité routière lors de la conduite d'un véhicule à moteur, sauf si la demande est appuyée par un avis médical autorisé et sous réserve, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

FICHE DE COMMUNICATION

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

"Proposition de directive relative au permis de conduire"1. Personnes ou groupes de personnes concernés

Tous les titulaires d'un permis de conduire et les candidats à la délivrance d'un permis.

Les administrations nationales à cause des réformes administratives nécessaires.

Les professionnels chargés de l'apprentissage de la conduite.

2. Préparation de la propositiona) Caractère novateur

Dans le cadre de l'Europe des citoyens, la proposition vise à améliorer la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite. La directive de 1980 ayant instauré le permis de conduire communautaire s'est avérée insuffisante sur ce point, notamment en établissant l'obligation d'échange du permis du titulaire qui acquérait une résidence normale dans un autre Etat membre.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Elle maintient cependant la faculté d'échange à la demande du titulaire.

En outre, en vue d'une amélioration de la sécurité routière, le programme d'examen n'est plus une simple énumération de matières à retenir. On définit les objectifs à atteindre en matière de formation des conducteurs. C'est en fonction de ces objectifs que l'on fixe le programme d'examen.

b) Consultations effectuées par les services de la Commission

- Organisme privé chargé d'études sur la sécurité routière,
- experts gouvernementaux.

3. Actions d'informations suggérées

Communiqué de presse.

Historical Archives of the European Commission

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

Le présent projet a pour objet d'augmenter la sécurité routière et de faciliter la libre circulation des personnes dans les Etats membres.

II. Caractéristiques des entreprises concernées.

1. Les entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un Etat membre autre que celui qui a délivré leur permis de conduire.
2. Les auto-écoles chargées de l'apprentissage de la conduite des candidats au permis de conduire.
3. Les entreprises de transport.

III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises ?

les auto-écoles doivent baser leur programme de formation à la conduite sur les objectifs définis dans la Directive (annexe II).

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales ?

Voir III. Il ne semble pas en principe que des obligations spécifiques puissent être imposées aux entreprises via les autorités locales.

V. Y-a-t-il des mesures spéciales pour les P.M.E. ?

Non.

VI. Quel est l'effet prévisible ?

1. L'ensemble des entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un autre Etat membre, verront faciliter davantage par rapport à la situation présente la libre circulation de leurs employés à l'intérieur de la Communauté par le fait de la suppression de l'obligation d'échange prévue dans la directive 80/1263/CEE (voir exposé des motifs ad art. 10 et 1er et 9e considérants)

2. On peut prévoir dans certains Etats membres une augmentation du nombre des candidats à l'apprentissage de la conduite due à l'extension du programme de formation en application de l'annexe II de la directive puisque celle-ci prévoit des prescriptions spécifiques d'examen pour chaque catégorie de véhicules (à titre d'exemple, à partir de l'entrée en vigueur de la directive, quelques Etats membres dont le système n'exigeait pas certains permis spécifiques pour certaines catégories de véhicules - pour des motocyclettes; C et D pour certains types de camions et bus - devront les instaurer et par conséquent une formation spécifique sera nécessaire).

Ce fait pourrait donner des résultats favorables au niveau de l'emploi dans les auto-écoles de certains Etats membres.

3. En ce qui concerne les entreprises de transport l'impact sur la compétitivité et l'emploi sera négligeable puisque la proposition de directive ne modifie pas la situation existante pour les conducteurs professionnels, et que l'accès à la profession de conducteur continue à être régie par le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20.12.1985).

L'harmonisation des catégories de véhicules établie par la proposition de directive (en supprimant la possibilité de dérogation que permet la directive existante) et la création de sous-catégories facultatives, notamment les permis C et D limités, supposeront un meilleur niveau de professionnalisme sans modification sur le niveau de l'emploi.

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ?

Non.

ANNEXE CALENDRIER

Calendrier souhaité pour l'adoption de la directive:

- Avis du Comité Économique et Social: décembre 1988
- Avis du Parlement Européen : décembre 1988
- Décision du Conseil : février 1989

COMMISSION
DES
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Secrétariat général

Bruxelles, le 24 novembre 1988.

COM(88) 705

1) OJ 942 - 30 novembre 1988

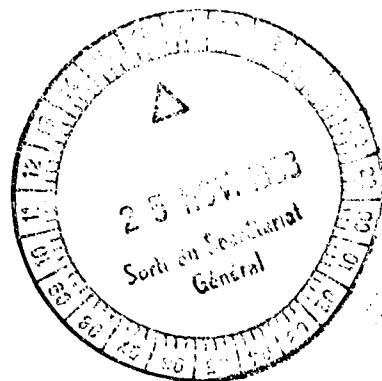
2) Réunion spéciale des
Chefs de Cabinet

TEXTE D

Permis de conduire européen

(Communication de M. CLINTON DAVIS, en association avec M. RIPA DI MEANA)

- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 942ème réunion de la Commission, le mercredi 30 novembre 1988.



Destinataires : MM. les Membres de la Commission
M. PEÑA
M. BRAUN
M. DEGIMBE
M. SANTARELLI
M. VILAR
M. MAYHEW
M. DEWOST

PREPARATION DU DOCUMENT

Direction générale responsable : Transports

Services associés :

- pour accord,

D.G. III	:	accord
D.G. V	:	accord
D.G. XXI	:	accord
Task Force P.M.E.	:	accord

- pour avis,

Service Juridique : avis favorable

MITTEILUNG AN DIE KOMMISSION

Betrifft: Vorschlag für eine Richtlinie über den Führerschein

1. Der Rat verabschiedete am 4. Dezember 1980 die Erste Richtlinie 80/1263/EWG zur Einführung eines EG-Führerscheins. Mit dieser Richtlinie, die im wesentlichen am 1. Januar 1983 in Kraft getreten ist, wird hauptsächlich die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Führerscheine durch die Mitgliedstaaten und der Umtausch der Führerscheine von Inhabern geregelt, die ihren ordentlichen Wohnsitz von einem Mitgliedstaat nach einem anderen verlegen. Sie führt vom 1. Januar 1986 ein EG-Muster ein, nach dem die Mitgliedstaaten ihre Führerscheine ausstellen müssen. Diese Grundsätze wurden akzeptiert, weil gleichzeitig die Ausstellung der Führerscheine vom Bestehen einer theoretischen und praktischen Prüfung sowie von der Erfüllung ärztlicher Anforderungen gemäss den Anhängen zu dieser Richtlinie abhängig gemacht wurde.
2. In dieser Richtlinie ist vorgesehen, dass der Rat später endgültige Bestimmungen über Fahrzeugklassen und Gültigkeitsdauer der Führerscheine erlässt. Ausserdem ist vorgesehen, dass sobald wie möglich eine weitergehende Harmonisierung der Vorschriften für die Fahrprüfung vorgenommen werden soll.
3. Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie, welche die Richtlinie 80/1263/EWG ablösen soll, ist es, diesen Verpflichtungen nachzukommen und somit die Voraussetzungen für die Ausstellung von Führerscheinen zu verbessern.
4. Diese Harmonisierung fügt sich ein in die Vorschläge, die bereits 1986, dem Europäischen Jahr der Sicherheit im Strassenverkehr, vorgelegt wurden. Ausserdem hat sich die Kommission im Rahmen des Europas der Bürger verpflichtet, einen Vorschlag zu unterbreiten, wonach ein Führerschein in der gesamten Gemeinschaft, unabhängig von dem Staat, in dem der Inhaber seinen Wohnsitz hat, anerkannt werden soll.

Den Anstoss dazu gaben Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Richtlinie 80/1263/EWG, insbesondere der Bestimmung, wonach Führerscheine, deren Inhaber ihren ordentlichen Wohnsitz ändern, umzutauschen sind.

Im neuen Richtlinienvorschlag wird die Umtauschpflicht aufgehoben und die gegenseitige Anerkennung der Führerscheine grundsätzlich eingeführt, um die Freizügigkeit innerhalb der Gemeinschaft und die Niederlassung in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Führerschein ausgestellt hat, zu erleichtern.

5. Die Rechtsgrundlage dieses Vorschlags wird von der Einheitlichen Akte nicht berührt; das Kooperationsverfahren wird nicht angewandt.
6. Die Kommission wird daher gebeten, diesen Vorschlag zu billigen und dem Rat zu übermitteln.

Vorschlag für
EINE RICHTLINIE DES RATES
über den Führerschein

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Um einen Beitrag zur gemeinsamen Verkehrspolitik zu leisten, die Sicherheit im Strassenverkehr zu verbessern und die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben, ist im Sinne der gemeinsamen Verkehrspolitik ein einzelstaatlicher Führerschein nach EG-Muster wünschenswert, den die Mitgliedstaaten gegenseitig anerkennen und der nicht umgetauscht werden muss.

Ein erster Schritt in diese Richtung war die Erste Richtlinie 80/1263/EWG des Rates (3), mit der ein EG-Muster für den einzelstaatlichen Führerschein, die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Führerscheine durch die Mitgliedstaaten und der Umtausch von Führerscheinen, deren Inhaber ihren Wohnsitz oder Arbeitsplatz von einem Mitgliedstaat nach einem anderen verlegen, eingeführt wurden. Die bisherigen Fortschritte auf diesem Wege müssen weiter ausgebaut werden.

(1)

(2)

(3) ABl. Nr. L 375 vom 31.12.1980, S. 1.

Das mit der Richtlinie 80/1263/EWG eingeführte EG-Muster für den einzelstaatlichen Führerschein ist beizubehalten, wobei wegen des Beitritts von Spanien und Portugal jedoch sprachliche Änderungen vorzunehmen sind.

Aus Gründen der Sicherheit im Strassenverkehr sind Mindestvoraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins festzulegen.

Nach Artikel 3 der Richtlinie 80/1263/EWG sind die endgültigen Vorschriften zur allgemeinen Einführung der in diesem Artikel genannten Fahrzeugklassen ohne die Möglichkeit einer Abweichung zu erlassen und die Voraussetzungen für die Gültigkeit der Führerscheine zu regeln.

Es ist die Möglichkeit zur Unterteilung dieser Fahrzeugklassen zu schaffen, um insbesondere einen stufenweisen Zugang zum Führen der leistungsstärksten Fahrzeuge zu fördern. Nach einem Zeitraum von fünf Jahren ist zu beurteilen, ob diese Unterklassen im Hinblick auf die Sicherheit im Strassenverkehr sachlich gerechtfertigt sind.

Es sind besondere Bestimmungen zu erlassen, um Körperbehinderten den Zugang zum Führen von Kraftfahrzeugen zu erleichtern.

In Artikel 10 der Richtlinie 80/1263/EWG ist eine weitergehende Harmonisierung der Vorschriften für die Fahrprüfung und die Ausstellung des Führerscheins vorgesehen. Zu diesem Zweck sind Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen festzulegen, die Fahrprüfung aufgrund dieser Erfordernisse zu regeln und die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung zum Führen dieser Fahrzeuge neu festzulegen.

Artikel 8 der Richtlinie 80/1263/EWG vom 4. Dezember 1980, insbesondere die Verpflichtung, den Führerschein bei einem Wohnsitzwechsel innerhalb eines Jahres umzutauschen, ist angesichts der Fortschritte beim Zusammenwachsen Europas ein inakzeptables Hindernis für die Freizügigkeit. Um die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen als dem Mitgliedstaat niederlassen wollen, der ihren Führerschein vor Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellt hat, ist dafür zu sorgen, dass die Wohnsitz-Mitgliedstaaten die Führerscheine gemäss den Bedingungen, welche die ausstellenden Mitgliedstaaten für die Gültigkeit festgelegt haben, anerkennen, ohne dass ein Umtausch der Führerscheine erforderlich wäre -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die Mitgliedstaaten stellen den einzelstaatlichen Führerschein gemäss den Bestimmungen dieser Richtlinie nach dem EG-Muster in Anhang I aus.
2. Der Führerschein nach dem EG-Muster gemäss dieser Richtlinie und die Führerscheine, die von den Mitgliedstaaten vor Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgestellt wurden, werden von allen Mitgliedstaaten anerkannt. Unabhängig vom Wohnsitzland des Führerscheininhabers werden Gültigkeit und Gültigkeitsdauer des Führerscheins vom ausstellenden Staat festgelegt.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als "ordentlicher Wohnsitz" der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder - im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen - wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d.h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten muss, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmässig dorthin zurückkehrt. Diese Voraussetzung entfällt, wenn sich der Führerscheininhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge.

Artikel 3

1. Das ovale Feld auf Seite 1 des EG-Musters für den einzelstaatlichen Führerschein enthält das Unterscheidungszeichen des ausstellenden Mitgliedstaates.
2. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Vorkehrungen, um der Fälschung von Führerscheinen vorzubeugen.

Artikel 4

1. Der Führerschein nach Artikel 1 berechtigt zum Führen von Fahrzeugen folgender Klassen:

Klasse A: Krafträder mit oder ohne Beiwagen;

Klasse B: Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz;

Klasse C: Kraftwagen - ausgenommen jene der Klasse D - mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg;

Klasse D: Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz;

Klasse E: miteinander verbundene Fahrzeuge, deren Zugfahrzeug in die Klasse B, C oder D fällt, zu dessen Führung der Fahrzeugführer berechtigt ist, die aber selbst nicht in diese Klasse(n) fallen.

2. Absatz 1 gilt auch für Kraftfahrzeuge der Klassen B, C und D, hinter denen ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg mitgeführt wird.

3. Innerhalb der Klasse E wird für das Führen folgender Fahrzeugkombinationen ein besonderer Führerschein ausgestellt:

Unterklasse B + E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen.

Sofern

- die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Kraftfahrzeugs nicht übersteigt
- und

- die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 3.500 kg nicht übersteigt,

genügt jedoch ein Führerschein der Klasse B;

Unterklasse C + E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen;

Unterklasse D + E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen.

4. In den Klassen A, B, C und D und den Unterklassen C + E und D + E kann für das Führen folgender Fahrzeuge ein besonderer Führerschein ausgestellt werden:

- Klasse A: - Leichtkrafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm^3 ;
- Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 400 cm^3 oder einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW.

Die Mitgliedstaaten können innerhalb dieser Grenzen niedrigere Normen für den Hubraum und/oder die Motorleistung festlegen und weitere Normen, z.B. für die Masse, das Verhältnis Masse/Leistung oder die Motordrehzahl hinzufügen.

- Klasse B: dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge,
- Klasse C: Kraftwagen - ausgenommen jene der Klasse D - mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg, jedoch nicht mehr als 7.500 kg,
- Klasse D: Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz, jedoch mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz,
- Unterklasse C + E:
Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C jedoch mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 7.500 kg und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen,
- Unterklasse D + E:
Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D jedoch mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen.

5. Im Sinne dieses Artikels gelten als

- "Kraftfahrzeug" jedes auf der Strasse mit eigener Kraft verkehrende Fahrzeug mit Antriebsmotor mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge;
- "Kraftrad" jedes zweirädrige Fahrzeug mit einer durch die Bauart bedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder, falls es mit Verbrennungsmotor ausgerüstet ist, mit einem Hubraum von mehr als 50 cm^3 . Beiwagen werden dieser Art von Fahrzeug zugerechnet.
- "Dreirädriges Fahrzeug und vierrädriges Fahrzeug" jedes dreirädrige bzw. vierrädrige Fahrzeug der Klasse B mit einer durch die Bauart bedingten

Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder, falls es mit einem Verbrennungsmotor mit Fremdzündung ausgerüstet ist, mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ oder mit einem anderen Motor entsprechender Leistung. Die Leermasse darf 500 kg nicht übersteigen. Bei der Leermasse von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb darf die Masse der Batterien nicht berücksichtigt werden.

Die Mitgliedstaaten können für die Leermasse niedrigere Normen festlegen und weitere Normen, z.B. für den grössten Hubraum oder die Motorleistung, hinzufügen.

- "Kraftwagen", Kraftfahrzeuge, ausgenommen Krafträder, die üblicherweise auf der Strasse zur Beförderung von Personen oder Gütern oder zum Ziehen von Fahrzeugen, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden, dienen. Dieser Begriff schliesst Oberleitungsomnibusse - d.h. nicht schienengebundene, mit einer elektrischen Leitung verbundene und nicht auf Schienen fahrende Fahrzeuge - ein. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen gelten nicht als Kraftwagen im Sinne dieses Artikels;
- "Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen" alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Ketten mit wenigstens zwei Achsen, deren Aufgabe im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind und deren Einsatz zur Personen- oder Güterbeförderung oder zum Ziehen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung im Strassenverkehr nur einen Nebenzweck erfüllt.

6. Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission niedrigere Geschwindigkeiten als die in Absatz 5 zweiter und dritter Gedankenstrich angegebenen Geschwindigkeiten festlegen, sofern dies im Führerschein vermerkt wird.

Artikel 5

1. Körperbehinderten Bewerbern oder Fahrern können Führerscheine mit einschränkenden Auflagen ausgestellt oder erneuert werden, sofern die von ihnen geführten Fahrzeuge an ihre Behinderung angepasst sind. Bei jedem einschränkenden Führerscheinvermerk ist anzugeben, welche Art der Anpassung am Fahrzeug vorgenommen werden muss, gegebenenfalls welche Prothesen der Bewerber oder der Fahrer tragen muss und gegebenenfalls welche Gültigkeitsdauer der Führerschein hat.

Wird festgestellt, dass das Tragen von ausgleichenden Augengläsern für das Führen eines Fahrzeugs nötig ist, so ist dies im Führerschein zu vermerken.

2. Kann der Bewerber aufgrund körperlicher Mängel einen Führerschein nur für bestimmte Fahrzeugarten oder nur für Fahrzeuge, die an seine Behinderung angepasst sind, erhalten, so wird die Prüfung nach Artikel 7 auf einem solchen Fahrzeug durchgeführt. Ein Führerschein, der nach Bestehen einer Prüfung auf einem besonders angepassten Fahrzeug ausgestellt wird, gilt nur für Fahrzeuge, deren Anpassung den für den Führerschein gemachten Auflagen entspricht.

Artikel 6

1. Die Ausstellung des Führerscheins unterliegt folgenden Bedingungen:
 - a) ein Führerschein für die Klassen C oder D kann nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind,
 - b) ein Führerschein für Fahrzeugkombinationen der Unterklassen der Klasse E kann nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klassen B, C oder D berechtigt sind.
2. Die Gültigkeit des Führerscheins nach Artikel 1 wird wie folgt festgelegt:
 - a) ein für die Unterklassen C + E oder D + E geltender Führerschein berechtigt auch zum Führen von Fahrzeugkombinationen der Unterklasse B + E,
 - b) ein für die Unterklasse C + E geltender Führerschein berechtigt auch zum Führen von Fahrzeugen der Unterklasse D + E, wenn sein Inhaber bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D berechtigt ist.
3. Die Mitgliedstaaten können auf einzelstaatlicher Ebene folgende Gültigkeiten festlegen:
 - a) ein für die Klasse A geltender Führerschein kann auch zum Führen von dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen berechtigen,
 - b) ein für die Klassen B, C oder D geltender Führerschein kann auch zum Führen von Leichtkrafträdern berechtigen. Diese Berechtigung kann allerdings auf Fahrzeuge beschränkt werden, für die niedrigere Normen als nach der Begriffsbestimmung dieser Unterklasse gelten.

Artikel 7

1. Für die Ausstellung des Führerscheins gelten folgende Altersanforderungen:
 - a) Klasse A und Klasse B: Vollendung des 18. Lebensjahres

Die Mitgliedstaaten können von dieser Vorschrift abweichen und diese Führerscheine ab dem vollendeten 17. Lebensjahr ausstellen.
 - b) Klasse C: Für die im Güterverkehr eingesetzten Fahrer gelten für die Ausstellung des Führerscheins die Altersanforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (1).

(1) Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr (ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985).

c) Klasse D: Für die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer gelten für die Ausstellung des Führerscheins die Altersanforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 (1).

d) Klasse E:

- i) Unterklasse B + E: siehe Anforderungen für die Klasse B
- ii) Unterklasse C + E: siehe Anforderungen für die Klasse C
- iii) Unterklasse D + E: siehe Anforderungen für die Klasse D

e) Fakultative Unterklassen:

- Leichtkrafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm:
Vollendung des 16. Lebensjahres;
- Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 400 ccm oder einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW: Vollendung des 18. Lebensjahres.

Mitgliedstaaten, die dieses Mindestalter für diese Unterklasse festsetzen, können die Ausstellung des Führerscheins für Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 400 ccm oder einer Motorleistung von mehr als 35 kW bis zur Vollendung des 20. Lebensjahres zurückstellen.

- Dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge: Vollendung des 16. Lebensjahres.

Mitgliedstaaten, die die fakultativen Unterklassen der Klasse A einführen, können die Ausstellung des Führerscheins für eine höhere Unterklasse von einer zweijährigen Fahrpraxis in der nächstniedrigeren Unterklasse abhängig machen.

2. Die Mitgliedstaaten können es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins, dessen Inhaber nicht das 18. Lebensjahr vollendet hat, in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen.

(1) Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr (ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985).

Artikel 8

1. Die Ausstellung des Führerscheins hängt ausserdem ab
 - a) vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen, vom Bestehen einer Prüfung der Kenntnisse und von der Erfüllung gesundheitlicher Anforderungen, wobei die Anforderungen der Anhänge II und III nicht unterschritten werden dürfen;
 - b) vom Vorhandensein des ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats.
2. Die Mitgliedstaaten können nach Konsultationen der Kommission innerstaatliche Vorschriften über andere als die in Absatz 1 genannten Anforderungen auf die Ausstellung des Führerscheins anwenden, sofern diese sachlich gerechtfertigt sind.
3. Die einzelstaatlichen Vorschriften über die Aussetzung oder den Entzug des Führerscheins müssen auch für Fahrer gelten, die den für die Ausstellung oder die Erneuerung des Führerscheins zu erfüllenden Anforderungen sowohl an die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs als auch an den Gesundheitszustand des Führerscheininhabers nicht mehr genügen, es sei denn, dass im letzteren Falle ein befürwortendes Gutachten der zuständigen ärztlichen Stelle vorgelegt wird.
4. Unbeschadet der Bestimmungen von Anhang III kann ein Mitgliedstaat einen Führerschein, den ein Fahrer vor dem 1. Juli 1990 nach weniger strengen Anforderungen als nach diesem Anhang erworben hat, regelmässig nach den beim Erwerb geltenden Anforderungen verlängern.
5. Die Mitgliedstaaten können nach Konsultationen der Kommission von den Bestimmungen des Anhangs III abweichen, wenn solche Abweichungen mit dem medizinischen Fortschritt und den Grundsätzen dieses Anhangs vereinbar sind.

Artikel 9

Unbeschadet der Bestimmungen, die der Rat auf diesem Gebiet erlässt, kann jeder Mitgliedstaat die Gültigkeitsdauer der von ihm nach dem EG-Muster ausgestellten Führerscheine weiterhin nach einzelstaatlichen Kriterien festlegen.

Artikel 10

1. Begründet der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat, so kann er seinen Führerschein gegen einen gleichwertigen Führerschein umtauschen, den die zuständigen Behörden des Mitgliedstaates, in dem er seinen neuen Wohnsitz begründet hat, ausstellen.
2. Es ist Sache des umtauschenden Mitgliedstaats, gegebenenfalls zu prüfen, ob der vorgelegte Führerschein tatsächlich gültig ist. Der umtauschende Mitgliedstaat schickt den abgegebenen Führerschein an die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, der ihn ausgestellt hat, zurück.
3. Tauscht ein Mitgliedstaat einen von einem Drittland ausgestellten Führerschein gegen einen Führerschein nach dem EG-Muster um, so werden der Umtausch und jede spätere Erneuerung oder Ersetzung des Führerscheins darin vermerkt. In jedem Fall darf ein Führerschein nach dem EG-Muster nur ausgestellt werden, wenn der von einem Drittland ausgestellte Führerschein den zuständigen Stellen des ausstellenden Mitgliedstaats ausgehändigt worden ist.

Artikel 11

Mitgliedstaaten, welche die fakultativen Unterklassen des Artikels 4 Absatz 4 einführen, legen die Äquivalenzen nach dem Verfahren des Artikels 12 dieser Richtlinie fest.

Artikel 12

Fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der Richtlinie überprüft der Rat auf Vorschlag der Kommission die einzelstaatlichen Vorschriften für gegebenenfalls gemäss Artikel 4 Absatz 4 eingeführte fakultative Unterklassen, mit dem Ziel, diese Vorschriften zu vereinheitlichen oder aufzuheben.

Artikel 13

Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Verkehr gebracht und zur Prüfung der Verhaltensweisen und der Fähigkeiten gemäss Anhang II verwendet werden, dürfen nach diesem Zeitpunkt dazu nur noch während eines Zeitraums von höchstens drei Jahren verwendet werden, falls sie den Kriterien für diese Fahrzeuge in Anhang II Ziffer 8.1.2 nicht entsprechen.

Artikel 14

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultation der Kommission rechtzeitig, spätestens jedoch am 31. Dezember 1989, die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie ab 1. Juli 1990 nachzukommen.

Zu Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b), c), d)ii und iii dürfen jedoch keine Vorschriften erlassen werden, wenn die Fahrzeuge im Sinne dieses Artikels in den Geltungsbereich von Abschnitt II der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr (1) fallen.

2. Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie.

Artikel 15

Die Erste Richtlinie 80/1263/EWG des Rates (2) wird beim Inkrafttreten dieser Richtlinie aufgehoben.

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

(1) AB1 Nr. L 370 vom 31.12.1985, S. 1.

(2) Erste Richtlinie 80/1263/EWG des Rates vom 4. Dezember 1980 zur Einführung eines EG-Führerscheins.

BEGRÜNDUNG

Allgemeines

1. Im Rahmen eines Aktionsprogramms der Gemeinschaft für die Sicherheit im Strassenverkehr übermittelte die Kommission dem Rat 1972 einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Harmonisierung der Vorschriften betreffend die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (1).

Dieser Vorschlag wurde 1976 aufgrund der Stellungnahmen des Europäischen Parlaments von 1974 (2) und des Wirtschafts- und Sozialausschusses von 1973 (3) sowie insbesondere des Übereinkommens über die Mindestanforderungen für die Erteilung und die Gültigkeit von Führerscheinen (APC) vom 1. April 1975 der Genfer UN-Wirtschaftskommission für Europa geändert (4).

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuss gaben zu diesem geänderten Vorschlag im selben Jahr neue Stellungnahmen (5) und (6) ab.

2. Der Rat billigte auf seiner Tagung vom 4. September 1980 den Vorschlag als "Erste Richtlinie des Rates vom 4. Dezember 1980 zur Einführung eines EG-Führerscheins 80/1263/EWG" (7).

(1) AB1. Nr. C 119 vom 16.11.1972, S. 1.

(2) AB1. Nr. C 55 vom 13.5.1974, S. 4.

(3) AB1. Nr. C 60 vom 26.7.1973, S. 1.

(4) AB1. Nr. C 8 vom 13.1.1976, S. 2.

(5) AB1. Nr. C 238 vom 11.10.1976, S. 43.

(6) AB1. Nr. C 97 vom 23.08.1976, S. 32.

(7) AB1. Nr. L 375 vom 31.12.1980, S. 1.

Diese Richtlinie, die im wesentlichen am 1. Januar 1983 in Kraft getreten ist, sieht hauptsächlich vor, dass in einem Mitgliedstaat ausgestellte Führerscheine, deren Inhaber ihren gewöhnlichen Wohnsitz nach einem anderen Mitgliedstaat verlegen, dort längstens ein Jahr gültig bleiben und innerhalb dieser Frist gegen einen Führerschein des zweiten Staates umzutauschen sind. Die Richtlinie führt ausserdem vom 1. Januar 1986 an ein EG-Muster für den Führerschein ein, das sich an das im Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr festgelegte anlehnt (1). Diese Grundsätze der gegenseitigen Anerkennung und des Umtauschs gehen mit Rechtsvorschriften für die Ausstellung der Führerscheine einher: Bestehen einer praktischen und theoretischen Prüfung und Erfüllung ärztlicher Mindestanforderungen, die vollständig aus dem bereits genannten APC übernommen wurden.

3. Zwischen den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften bestehen manchmal jedoch grosse Unterschiede in den Fahrzeugklassen, dem für die Erteilung einer Fahrerlaubnis verlangten Mindestalter und deren Gültigkeitsdauer sowie in der theoretischen und praktischen Ausbildung. Diese Unterschiede erklären sich teilweise durch die Ausnahmemöglichkeiten in der bisherigen Richtlinie. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Klassen der Mitgliedstaaten konnten bei der Festlegung der Äquivalenzen zwischen den Führerscheinen verringert werden. Das Fortbestehen dieser unterschiedlichen Systeme erleichtert es aber nicht, beispielsweise die Führerscheine zu überprüfen.
4. Diese Schwierigkeiten waren bei der Verabschiedung der ersten Richtlinie keineswegs unbekannt, da in einer zweiten Etappe
 - die Fahrzeugklassen (Artikel 3),
 - die Gültigkeitsdauer der Führerscheine (Artikel 7) und
 - die Vorschriften für die Fahrprüfungen und die Ausstellung des Führerscheins (Artikel 10)festgelegt werden sollen.
5. Ausserdem steht im Arbeitsprogramm der Kommission für 1985, dass sie einen Vorschlag ausarbeiten wird, nach dem der Führerschein, unabhängig davon, in welchem Land der Inhaber seinen Wohnsitz hat, anerkannt werden soll. Diese Anerkennung fügt sich ein in die Massnahmen, welche die Kommission für das "Europa der Bürger" vorschlägt.

(1) Schlussakte des Übereinkommens über den Strassenverkehr, das die Konferenz der Vereinten Nationen über den Strassenverkehr im November 1968 in Wien ausgearbeitet hat.

6. Aufgrund dieser Verpflichtungen schlägt die Kommission vor, die Richtlinie 80/1263/EWG durch die vorliegende Richtlinie abzulösen und somit die Freizügigkeit der Bürger zu erleichtern und zugleich die Sicherheit im Strassenverkehr zu verbessern.

B. Besondere Überlegungen

- I. Folgende Verweise beziehen sich auf die Artikel der neuen Richtlinie.

Zu Artikel 1

Die Neufassung enthält wesentliche Änderungen:

In Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 80/1263/EWG wird die Angabe, dass der Führerschein nach dem EG-Modell vorbehaltlich des Artikels 8 gilt (der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins muss diesen umtauschen, wenn er seinen ordentlichen Wohnsitz nach einem anderen Mitgliedstaat verlegt) gestrichen, da im neuen Richtlinienentwurf die gegenseitige Anerkennung ohne Umtauschpflicht festgelegt ist.

Zu Artikel 2

In diesem neuen Artikel wird der Begriff "ordentlicher Wohnsitz", wie er im Sinne von Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) und Artikel 10 verwendet wird, festgelegt.

Nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) setzt die Ausstellung des Führerscheins voraus, dass der Antragsteller seinen "ordentlichen Wohnsitz" im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, hat. Auch nach Artikel 10 hängt die Möglichkeit eines Umtauschs auf Antrag des Führerscheininhabers von der Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes ab.

Mit dieser Definition sollen die Schwierigkeiten mit der Auslegung des Begriffs "ordentlicher Wohnsitz" bei der Umsetzung der Richtlinie 80/1263/EWG ausgeräumt werden.

Zu Artikel 4

Der Ausdruck "Gewicht" wurde aufgrund der Richtlinie 80/181/EWG des Rates vom 20. Dezember 1979 (1) durch "Masse" ersetzt.

In Absatz 1 wurden die Begriffsbestimmungen gegenüber dem bereits genannten Wiener Übereinkommen etwas geändert, um einige Unklarheiten zu beseitigen.

In Absatz 3 wurden Unterklassen eingeführt, die sich aus der Begriffsbestimmung für die Klasse E ergeben. Da für diese Klassen und Unterklassen keine Ausnahmen vorgesehen sind, werden die bisherigen Unterschiede wegfallen; drei Mitgliedstaaten haben andere Klassen als nach dem bisherigen Artikel 3.

In Absatz 4 werden fakultative Unterklassen eingeführt, um die bestehenden Verhältnisse und die jüngste Entwicklung bei der Klasse A zur Schaffung neuer Unterklassen zu berücksichtigen. Darin kommt das Bestreben zum Ausdruck, eine Vielzahl unterschiedlicher Kriterien für diese Unterklassen zu vermeiden.

In einem neuen Artikel wird vorgeschrieben, nach fünf Jahren zu prüfen, ob diese Unterklassen allgemein eingeführt werden sollen oder aufgehoben werden können. Mit diesen Unterklassen werden folgende Ziele angestrebt:

Klasse A

Eine schrittweise Ausbildung und damit ein stufenweiser Zugang zu Fahrzeugen mit grossem Hubraum soll die Zahl der - oft tödlichen - Unfälle junger Kraftfahrer verringern. In der Klasse A gibt es heute in mehreren Mitgliedstaaten Unterklassen, deren Einführung auch andere Mitgliedstaaten beabsichtigen.

Klasse B

Für vierrädrige und dreirädrige Fahrzeuge (die letzteren wurden von der Klasse A in die Klasse B übernommen) ist eine Unterklasse vorgesehen. Es wäre etwas Künstliches, wollte man diese zumindest in bestimmten Mitgliedstaaten immer mehr verwendeten Kleinstwagen in die Klasse der Kraftäder einbeziehen. Es soll vermieden werden, dass die oft älteren Bewerber um eine Fahrerlaubnis für solche Fahrzeuge ihre Prüfung auf einem gewöhnlichen Fahrzeug der Klasse B oder gar auf einem Kraftrad ablegen müssen.

(1) AB1 Nr. L 39 vom 15.2.1980, S. 40.

Unterklasse C

Diese Unterklasse beruht auf der Regelung einiger Mitgliedstaaten, dass ein Führerschein, der einem Führerschein der Klasse B gleichgestellt ist, zum Führen von Fahrzeugen mit einer Masse von nicht mehr als 7.500 kg berechtigt. Da dieser Sachverhalt die Herausbildung eines grossen Bestandes leichter Nutzfahrzeuge begünstigt hat, dürfte es zweckmässig sein, eine besondere Prüfung mit einem Prüfungsfahrzeug einzuführen, an das geringere Anforderungen gestellt werden als an das Fahrzeug für die gesamte Klasse C.

Unterklasse D

Diese Unterklasse soll für die in bestimmten Mitgliedstaaten weit verbreiteten Kleinbusse gelten.

Unterklassen C + E und D + E

Diese Unterklassen beruhen auf den beabsichtigten Unterklassen innerhalb der Unterklassen C und D.

Absatz 5 übernimmt die Begriffsbestimmungen von Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 80/1263/EWG, ausgenommen diejenige für Krafträder, die so geändert wurde, dass dreirädrige Fahrzeuge ausgeschlossen sind. Die Begriffsbestimmungen für drei- und vierrädrige Fahrzeuge sind in einem neuen Unterabsatz enthalten.

Absatz 6 enthält eine Abweichung von den Geschwindigkeiten für Krafträder, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge, die bereits im bisherigen Artikel 9 enthalten sind. Sie wird aus den Begriffsbestimmungen des bereits erwähnten Wiener Übereinkommens übernommen.

Zu Artikel 5

Dieser Artikel behandelt Führerscheine für Körperbehinderte.

Absatz 1 übernimmt die Bestimmungen von Anhang III der Richtlinie 80/1263/EWG.

In Absatz 2 ist vorgesehen, dass diese Bewerber die praktische Prüfung auf einem ihren körperlichen Behinderungen angepassten Fahrzeug ablegen können, wobei der Führerschein jedoch nur für gleichermassen angepasste Fahrzeuge gilt.

Zu Artikel 6

Absatz 1

Buchstabe a) macht die Ausstellung eines Führerscheins der Klassen C und D davon abhängig, dass der Bewerber einen Führerschein der Klasse B besitzt. Diese Vorschrift, die es bereits in mehreren Mitgliedstaaten gibt, wird auch von der UN-Wirtschaftskommission für Europa angestrebt.

Absatz 2

In Buchstabe a) ist vorgesehen, dass die für die Unterklassen C + E und D + E ausgestellten Führerscheine zum Führen von Fahrzeugen der Unterklasse B + E berechtigen, da nur Inhaber eines Führerscheins der Klasse B einen Führerschein der Klassen C und D erwerben können.

In Buchstabe b) ist vorgesehen, dass der Führerschein der Klasse C + E zum Führen von Fahrzeugen der Unterklasse D + E berechtigt, sofern der Inhaber einen Führerschein der Klasse D besitzt. Die Berechtigung für die Unterklasse C + E und die Klasse D kann gefahrlos ohne Prüfung auf die Unterklasse D + E ausgedehnt werden.

Absatz 3

Diese Möglichkeiten gibt es derzeit in zwei Mitgliedstaaten und gelten nur auf einzelstaatlicher Ebene. Grundsätzlich ist eine solche Berechtigung nicht auf einen umgetauschten Führerschein übertragbar, wenn der betreffende Mitgliedstaat sie nicht anerkennt. Jeder Mitgliedstaat kann übrigens das Führen eines beliebigen Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet untersagen, wenn der Fahrer die entsprechende Prüfung nicht bestanden hat.

Zu Artikel 7

Die in Artikel 5 der Richtlinie 80/1263/EWG jedem Mitgliedstaat gebotene Möglichkeit, das Mindestalter festzusetzen, ab dem der Führerschein ausgestellt werden kann, ist mit Nachteilen verbunden und kann in bestimmten Fällen die Freizügigkeit der Fahrer behindern. Daher wird vorgeschlagen, für die Klassen A und B und die Unterklasse B + E festzusetzen, ab welchem Mindestalter der Führerschein ausgestellt werden kann, und für die sonstigen Klassen und Unterklassen auf die Bestimmungen, die aus der Sozialverordnung über den Strassenverkehr (1) übernommen wurden, zu verweisen.

Absatz 1

Buchstaben a) und d)i. Es wird vorgeschlagen, die Praxis zweier Mitgliedstaaten beizubehalten, Führerscheine der Klassen A und B ab dem vollendeten 17. Lebensjahr auszustellen.

Buchstaben b), c), d)ii und iii. Es wird auf die Bedingungen in der bereits erwähnten Sozialverordnung für den Strassenverkehr verwiesen.

Buchstabe e) - fakultative Unterklassen

Bei Krafträdern ist ein stufenweiser Erwerb der Fahrpraxis vorgesehen, wobei alle zwei Jahre der Zugang zur jeweils nächsthöheren Unterklasse möglich sein soll, da Fahranfänger in der Regel zumeist junge Fahrer sind. Die Möglichkeit, eine effektive Fahrpraxis von zwei Jahren in der nächstniedrigeren Unterklasse zu verlangen, könnte jedoch das Alterskriterium ersetzen.

(1) Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr (ABl Nr. L 370 vom 31.12.1985, S. 1).

Zu Artikel 8

In Absatz 1 wird Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben a) und b) der Richtlinie 80/1263/EWG übernommen.

Im neuen Absatz 3 wird festgelegt, dass die innerstaatlichen Vorschriften für die Entziehung des Führerscheins für Fahrer gelten sollen, welche die Mindestanforderungen an die Kenntnisse und die Tauglichkeit im Sinne der Anhänge II und III nicht mehr erfüllen. Diese ergänzende Vorschrift beruht teilweise auf dem bereits genannten Wiener Übereinkommen und ersetzt Punkt 27 des Anhangs III. In den Absätzen 4 und 5 werden die geänderten "sonstigen Bestimmungen" des Anhangs III übernommen.

Zu Artikel 9

In diesem Artikel wird Artikel 7 der Richtlinie 80/1263/EWG übernommen.

Zu Artikel 10

Anders als Artikel 9 der Richtlinie 80/1263/EWG beruht dieser Artikel auf dem Grundsatz, dass es bei einer Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes von einem Mitgliedstaat nach einem anderen keine Umtauschpflicht mehr gibt. Gleichwohl ist darin vorgesehen, dass die Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins, die in einem anderen Mitgliedstaat ihren ordentlichen Wohnsitz begründen und einen Führerschein des Wohnsitzstaates vorziehen, den Umtausch ihres Führerscheins gegen einen Führerschein beantragen können, den der Staat, in dem sie ihren neuen ordentlichen Wohnsitz begründen, ausstellt.

Zu Artikel 11

In diesem Artikel wird die Möglichkeit beibehalten, Äquivalenzen zwischen den Führerscheinen für die fakultativen Unterklassen festzulegen.

Zu Artikel 12

Nach diesem neuen Artikel sollen die Verhältnisse bei den fakultativen Unterklassen, wie bereits in den Bemerkungen zu Artikel 4 dargelegt, fünf Jahre nach der Durchführung der Richtlinie überprüft werden.

Zu Artikel 12

Hier wird ein Übergangszeitraum von drei Jahren nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie vorgeschlagen, damit die zu diesem Zeitpunkt benutzten Prüfungsfahrzeuge während dieses Zeitraums verwendet werden können. Diese Bestimmung betrifft selbstverständlich nicht Fahrzeuge, die den Kriterien in Anhang II Ziffer 8.1.2. entsprechen.

Zu Artikel 14

Da die bereits erwähnte Sozialverordnung für den Strassenverkehr unmittelbar in den Mitgliedstaaten gilt, kann für die Anwendung der Richtlinie in den Fällen, in denen Beförderungen im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b), c), d)ii und iii der Richtlinie in den Geltungsbereich der vorgenannten Verordnung fallen, keine Vorschrift für das Mindestalter, ab dem die Fahrerlaubnis erteilt werden kann, erlassen werden.

Zu Artikel 15

Wegen der umfangreichen Änderungsvorschläge wird es aus Gründen der Klarheit als zweckmässig erachtet, die Richtlinie 80/1263/EWG aufzuheben und durch diese Richtlinie zu ersetzen.

Zu Artikel 16

Keine Bemerkungen.

II. Zu Anhang I

Bei den vorgeschlagenen Änderungen handelt es sich um die Aufnahme des spanischen und portugiesischen Ausdrucks für "Führerschein" in das Deckblatt und um die Änderungen der Begriffsbestimmungen der verschiedenen Fahrzeugklassen, um sie mit denen des Artikels 4 der Richtlinie in Einklang zu bringen.

Die in Anhang I der Richtlinie 80/1263/EWG vorgesehene Möglichkeit, das Ausstellungsdatum entfallen zu lassen, wird aufgehoben.

Zu Anhang II

Die Fahrprüfung fügt sich in die Entwicklung ein, die den Bewerber um eine Fahrerlaubnis für ein Kraftfahrzeug von der Ausbildung bis zum sicheren Fahren führen soll. Nach Ansicht der Sachverständigen, die an der

Ausarbeitung dieses Vorschlags mitgewirkt haben, ist die Ausbildung das wichtigste Stadium dieser Entwicklung. In der Prüfung kann vor allem festgestellt werden, ob das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs die Eignung des Bewerbers nicht übersteigt und ob dieser zu verkehrsgerechtem Verhalten und verantwortungsbewusstem Handeln in der Lage ist.

Es ist jedoch nicht möglich, auf Gemeinschaftsebene einen einzigen Ausbildungsrahmen festzusetzen, da die Fahrprüfung in einigen Mitgliedstaaten frei zugänglich ist, ohne dass eine Fahrschule besucht werden müsste. Gleichwohl dürfte es zweckmässig sein, nicht nur einfach Prüfungsgebiete aufzuzählen, ohne den Zusammenhang zu beachten, in dem die Prüfung stattfindet, sondern auch festzulegen, welche Voraussetzungen jeder Kraftfahrer erfüllen muss, damit er ein Kraftfahrzeug sicher führen kann. Diese Voraussetzungen, d.h. körperliche Eignung, Kenntnis und Fähigkeit zur Anwendung der Verkehrs Vorschriften, sollten selbstverständlich jedem Fahrausbildungsprogramm zugrunde liegen. Die ersteren werden bei der Prüfung der Eignung und der Verhaltensweisen, die letzteren bei der Prüfung der Kenntnisse bewertet.

Der Inhalt der vorgenannten Prüfungen beachtet die Mindestanforderungen des bereits genannten APC von 1975, berücksichtigt aber auch bestimmte Anforderungen der seither erlassenen Gemeinschaftsregelung.

Die Minstdauer der Fahrprüfung wurde erheblich heraufgesetzt und nach den Fahrzeugklassen A und B bzw. den übrigen Klassen differenziert.

In dem neuen Anhang werden auch die Prüfungsfahrzeuge für jede Klasse und Unterklasse festgelegt; der heutige Anhang II ist auf die Klassen C, D und E begrenzt. Die Mindestmasse des Prüfungsfahrzeugs der Klasse C wurde auf 11.000 kg heraufgesetzt. Für die Klasse D wird vorgeschlagen, das nicht repräsentative Kriterium der Sitzplatzzahl aufzuheben und die Länge des Prüfungsfahrzeugs von 7 auf 9 Meter heraufzusetzen. Ausserdem wird für alle Klassen festgesetzt, welche Geschwindigkeiten das Prüfungsfahrzeug erreichen können muss.

Zu Anhang III

Der neue Anhang wurde unter Mitwirkung einer Gruppe von Regierungssachverständigen ausgearbeitet, von denen die meisten dem Ärztestand angehören.

Der Inhalt des alten Anhangs III wurde nicht von Grund auf in Frage gestellt, sondern nur in einigen Punkten umformuliert.

Die Bestimmungen über das Sehvermögen wurden vereinfacht, ohne dadurch weniger strenge Anforderungen zu stellen. In anderen Fällen wurde die Angabe

von Krankheiten gestrichen, da sie den Eindruck einer erschöpfenden Aufzählung erwecken konnten. Ausserdem wurden die medizinischen Fortschritte seit 1975, dem Zeitpunkt der Ausarbeitung des alten Anhangs III, berücksichtigt.

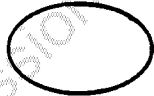
Für die ärztlichen Untersuchungen wurden jedoch neue Anforderungen aufgenommen. Bewerber und Fahrer der Gruppe 1 (Klassen A und B), die das 75. Lebensjahr vollendet haben, und Fahrer der Gruppe 2 (alle anderen Klassen) müssen sich regelmässigen, künftig in einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegten Untersuchungen unterziehen.

Ziffer 27 und die "sonstigen Bestimmungen" des Anhangs III der Richtlinie 80/1263/EWG werden in geänderter Form in Artikel 8 der neuen Richtlinie übernommen.

Historical Archives of the European Commission

ANHANG I

EG-MUSTER DES FÜHRERSCHEINS⁽¹⁾

				MITGLIEDSTAAT  FÜHRERSCHEIN Kørkort Άδεια οδήγησης Driving Licence Permiso de Conducción Permis de Conduire Ceadúnas Tiomána Patente di Guida Rijbewijs Carta de Condução Muster der EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN	
1. Name 2. Vorname 3. Geburtstag und -ort 4. Wohnort 5. Ausgestellt durch 6. In am 7. Gültig bis 8. Führerschein-Nr. (Unterschrift usw.) Unterschrift des Führerscheininhabers		Fahrzeugklassen, für die der Führerschein gültig ist A Kraftroller, > 50 ccm, mit oder ohne Beiwagen B Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 8 Sitz- plätzen außer dem Fahrersitz C Kraftwagen außer Klasse D mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 5 t D Kraftwagen für Personenbeförderung mit 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz E Miteinander verbundene Fahrzeuge, deren Zugfahrzeug zu den Klassen B, C oder D gehört, die jedoch selbst nicht zu diesen Klassen gehören		Stempel Zusätzliche Bemerkungen	

222 mm

⁽¹⁾ Die Erläuterungen zum Gemeinschaftsmodell des Führerscheins sind auf Seite 13 wiedergegeben.
 Ein Beispiel für einen Führerschein nach Gemeinschaftsmodell (belgischer Führerschein) wird auf Seite 14 wiedergegeben.

Erläuterungen zum Muster des Führerscheins auf Seite 13

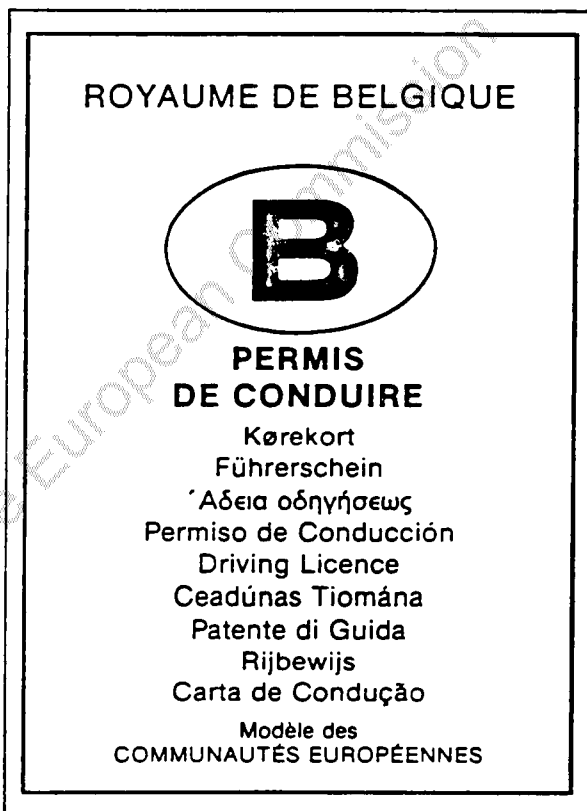
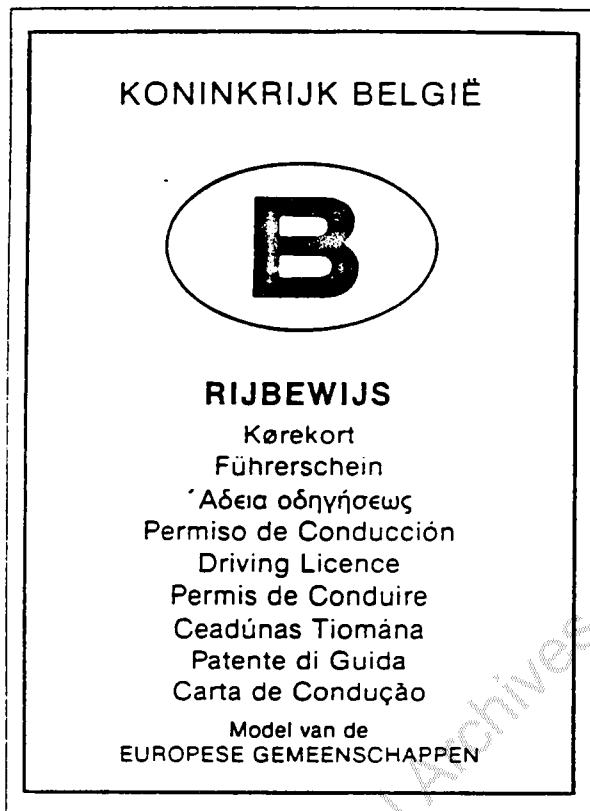
1. Die Farbe des gemeinschaftlichen Führerscheins ist rosa.
2. Auf dem Deckblatt:
 - kann der Name des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, vermerkt sein;
 - ist das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, in dem ovalen Feld angebracht;
 - ist in Blockbuchstaben die Aufschrift „Führerschein“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, angebracht. In ausreichendem Abstand folgt diese Aufschrift in Kleinbuchstaben in den übrigen Sprachen der Europäischen Gemeinschaften;
 - ist die Aufschrift „Muster der Europäischen Gemeinschaften“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, angebracht.
3. Die gedruckten Eintragungen auf den anderen Seiten werden in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, abgefaßt.
4. Die Seite „Zusätzliche Bemerkungen“ ist vorgesehen, damit gegebenenfalls Vermerke zur Einengung oder Erweiterung der Definition der Voraussetzungen, für die der Führerschein gilt, eingetragen werden können. Auf dieser Seite kann auch die Geltungsdauer des Führerscheins eingetragen werden, falls diese jeweils unterschiedlich ist.

Zusätzliche Bemerkungen	
Gültig bis:	Verlängert bis:
.....	
ausgestellt am:	am:

5. Auf den frei gebliebenen Seiten können weitere Vermerke eingetragen werden. Gegebenenfalls kann ein Mitgliedstaat auf diesen Seiten die Kraftfahrzeugklassen eintragen, die in dieser Richtlinie nicht vorgesehen sind, oder eine Unterteilung der Klassen A, B, C, D, E auf der entsprechenden Seite vorsehen.
6. Es ist den Mitgliedstaaten freigestellt:
 - das Lichtbild entfallen zu lassen;
 - den Wohnort durch die Postanschrift zu ersetzen;



MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MUSTER: BELGISCHER FÜHRERSCHEIN
(BEISPIEL)



ANHANG II

I. KENNTNISSE, FÄHIGKEITEN UND VERHALTENSWEISEN BEIM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

1. Vorbemerkung

Führer eines Kraftfahrzeugs müssen zum sicheren Fahren Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen haben, die sie in die Lage versetzen,

- die Gefahren des Strassenverkehrs zu erkennen und deren Ausmass abzuschätzen,
- ihr Fahrzeug zu beherrschen, um keine gefährlichen Verkehrslagen zu verursachen und richtig zu reagieren, wenn solche Lagen eintreten,
- die Strassenverkehrsvorschriften, insbesondere diejenigen, die Strassenverkehrsunfälle verhüten und für einen flüssigen Verkehr sorgen sollen, zu beachten,
- die wichtigsten technischen Mängel, vor allem diejenigen, welche die Sicherheit beeinträchtigen, an ihrem Fahrzeug zu erkennen und sie in geeigneter Weise zu beheben,
- alle Faktoren, die das Verhalten der Fahrzeugführer beeinträchtigen (Alkohol, Ermüdung, Mängel des Sehvermögens usw.) zu berücksichtigen, damit sie im vollen Besitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten bleiben,
- durch ein rücksichtsvolles Verhalten gegenüber den anderen zur Sicherheit aller, vor allem der schwächsten und gefährdetsten Verkehrsteilnehmer beizutragen.

2. Kenntnisse

Fahrzeugführer müssen Kenntnisse und ausreichendes Verständnis auf folgenden Gebieten nachweisen:

- 2.1 Bedeutung der Aufmerksamkeit und der Verhaltensweisen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern;
- 2.2 Bauteile, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind, Fahrzeugführen müssen insbesondere die häufigsten Mängel an der Lenkung, den Reifen, den Scheinwerfern und Leuchten, den Fahrtrichtungsanzeigern, den Rückstrahlern, den Rückspiegeln, den Scheibenwaschanlagen und den Scheibenwischern, der Auspuffanlage und den Sicherheitsgurten angeben können, damit sie in der Lage sind, die in geeigneter Weise zu beseitigen;
- 2.3 die wichtigsten Grundsätze im Zusammenhang mit dem Bremsweg und der Bodenhaftung des Fahrzeugs bei verschiedenen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen;
- 2.4 die Wahrnehmung, Beurteilung und Entscheidung, insbesondere die Reaktionszeit, und die Änderungen im Verhalten des Fahrers unter der Wirkung von Alkohol, Drogen und Arzneimitteln, Erregungs- und Ermüdungszuständen;
- 2.5 besondere Gefahren aufgrund des Alters und der Unerfahrenheit der anderen Teilnehmer am Strassenverkehr einschliesslich Fussgängern, insbesondere Kindern, Jugendlichen und alten Menschen, um deren Verhalten in bestimmten Verkehrslagen voraussehen zu können;
- 2.6 besondere Fahreigenschaften der verschiedenen Fahrzeugarten und der unterschiedlichen Sicht der Führer, das Verhalten der Fahrzeugführer oder die Bewegung des Fahrzeugs im Verkehr voraussehen können;

- 2.7 Gefahren aufgrund des je nach Witterungsverhältnissen, Tages- oder Nachtzeit unterschiedlichen Zustandes der Fahrbahn;
- 2.8 Besonderheiten der verschiedenen Strassenarten und der jeweiligen Rechtsvorschriften;
- 2.9 Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge, insbesondere Benutzung der Sicherheitsgurte, und Sicherheitseinrichtungen für Kinder;
- 2.10 Regeln für die umweltfreundliche Benutzung des Fahrzeugs (insbesondere Lärm, Umweltverschmutzung);
- 2.11 Strassenverkehrsvorschriften, insbesondere über die Verkehrszeichen, Vorfahrtsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen;
- 2.12 Vorschriften über amtliche Papiere für die Benutzung des Fahrzeugs;
- 2.13 allgemeinen Regeln für das Verhalten des Fahrzeugführers bei Unfällen (Sicherung des Verkehrs, Unfallmeldung) und Massnahmen, die er gegebenenfalls treffen kann, um Opfern eines Strassenverkehrsunfalls Hilfe zu leisten;
- 2.14 die Sicherheit der Ladung des Fahrzeugs und der beförderten Personen betreffende Faktoren.

3. Fähigkeiten

Folgende Vorschriften gelten nur dann, wenn sie mit der Bauart des Fahrzeugs zu vereinbaren sind.

- 3.1 Die Fahrer müssen in der Lage sein, das sichere Führen eines Fahrzeugs vorzubereiten, indem sie
 - 3.1.1 den ordnungsgemässen Zustand der Reifen, der Scheinwerfer und Leuchten, der Rückstrahler, der Lenkung, der Bremsanlage, der Fahrtrichtungsanzeiger und der akustischen Warnanlage überprüfen;

- 3.1.2 die für eine richtige Sitzhaltung erforderlichen Einstellungen vornehmen;
 - 3.1.3 die Rückspiegel und den Sicherheitsgurt einstellen;
 - 3.1.4 überprüfen, ob die Türen geschlossen sind.
- 3.2 Fahrer müssen in der Lage sein, die Bedienungseinrichtungen des Fahrzeugs, und zwar
- das Lenkrad,
 - das Fahrpedal,
 - die Kupplung,
 - die Gangschaltung,
 - die Hand- und Fussbremse
- zu betätigen, wenn sie
- 3.2.1 den Motor anlassen und ruckfrei anfahren (sowohl in der Steigung als auch im Gefälle);
 - 3.2.2 auf eine angemessene Fahrgeschwindigkeit beschleunigen und das Fahrzeug auch beim Gangwechsel geradeaus lenken;
 - 3.2.3 beim Abbiegen an einer Kreuzung nach rechts oder nach links, unter Umständen auf engem Raum, die richtige Geschwindigkeit wählen und den Fahrweg des Fahrzeugs beherrschen;
 - 3.2.4 in gerader Richtung rückwärts fahren und beim Abbiegen nach rechts oder nach links an einer Strassenecke den richtigen Fahrstreifen benutzen;

- 3.2.5 auf einer hinreichend engen Strasse unter Benutzung des Vorwärts - und des Rückwärtsgangs wenden;
 - 3.2.6 das Fahrzeug erforderlichenfalls unter Anwendung der höchstmöglichen Bremskraft genau zum Halten bringen;
 - 3.2.7 das Fahrzeug unter Benutzung des Vorwärts- und des Rückwärtsgangs sowohl in der Ebene als auch in der Steigung und im Gefälle abstellen und einen Parkplatz (parallel, schräg und senkrecht zum Fahrbahnrand) verlassen.
- 3.3 Unter den in 3.2 genannten Bedingungen müssen Fahrzeugführer in der Lage sein, die untergeordneten Bedienungseinrichtungen des Fahrzeugs, d.h. Scheibenwischer, Scheibenwaschanlage, Beschlagverhinderung und Klimaanlage, Beleuchtungsanlagen usw., zu betätigen.
4. Verhaltensweisen
- 4.1 Fahrzeugführer müssen alle üblichen Fahrübungen in normalen Verkehrslagen sicher und mit der nötigen Vorsicht durchführen und dabei
 - 4.1.1 (auch durch die Rückspiegel) den Strassenverlauf, die Markierungen und Verkehrszeichen sowie bestehende oder vorhersehbare Gefahren beachten;
 - 4.1.2 sich mit den anderen Verkehrsteilnehmern mit zulässigen Mitteln verständigen;
 - 4.1.3 bei Gefahr auf die tatsächlich gefährliche Verkehrslagen richtig reagieren;
 - 4.1.4 die Strassenverkehrsvorschriften und die Weisungen der zur Regelung des Verkehrs Berechtigten beachten;
 - 4.1.5 Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer nehmen.
 - 4.2 Fahrzeugführer müssen ausserdem in der Lage sein, im Strassenverkehr sicher
 - 4.2.1 den Strassenrand und/oder den Parkplatz zu verlassen,

- 4.2.2 sich auf der Fahrbahn richtig einzuordnen und die Geschwindigkeit an die Verkehrsverhältnisse und die Strassenführung anzupassen;
 - 4.2.3 Abstand zu anderen Fahrzeugen zu halten;
 - 4.2.4 den Fahrstreifen zu wechseln;
 - 4.2.5 an parkenden und haltenden Fahrzeugen sowie an Hindernissen vorbeizufahren;
 - 4.2.6 an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeizufahren;
 - 4.2.7 in verschiedenen Verkehrslagen zu überholen;
 - 4.2.8 an Bahnübergänge heranzufahren und sie zu überqueren;
 - 4.2.9 an Kreuzungen und Einmündungen heranzufahren und sie zu überqueren;
 - 4.2.10 an Kreuzungen und Einmündungen nach links und nach rechts abzubiegen oder die Fahrbahn zu verlassen;
 - 4.2.11 beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmassnahmen zu treffen.
5. Besondere Vorschriften für das Führen von Fahrzeugen der Klassen A, C, D, C + E und D + E
- 5.1 Führer von Fahrzeugen dieser Klasse müssen in der Lage sein,
 - 5.1.1 ihren Schutzhelm einzustellen und die übrige Sicherheitsausrüstung, die zu diesem Fahrzeugtyp gehört, zu überprüfen;
 - 5.1.2 das Kraftrad von seinem Ständer herunterzunehmen und durch seitliches Schieben ohne Motorkraft fortzubewegen;
 - 5.1.3 das Kraftrad auf seinem Ständer abzustellen;
 - 5.1.4 in Form eines Halbkreises zu wenden;

5.1.5 das Gleichgewicht des Fahrzeugs bei verschiedenen Geschwindigkeiten, auch bei langsamer Fahrt und in unterschiedlichen Fahrsituationen, einschliesslich der Beförderung eines Beifahrers, zu wahren;

5.1.6 beim Durchfahren einer Kurve die Schräglage einzunehmen.

5.2 Klassen C, D, C + E und D + E

Führer von Fahrzeugen dieser Klasse müssen Kenntnisse und ausreichendes Verständnis auf folgenden Gebieten nachweisen:

5.2.1 Behinderung der Sicht des Fahrers und der übrigen Verkehrsteilnehmer aufgrund der Bauart ihres Fahrzeugs;

5.2.2 Einfluss des Windes auf den Fahrweg des Fahrzeugs;

5.2.3 Vorschriften über Gewichte und Abmessungen;

5.2.4 Vorschriften über die Ruhe- und Lenkzeiten und die Benutzung des Fahrtenschreibers;

5.2.5 Funktion von Bremsanlagen und Verlangsamern;

5.2.6 beim Überholen wegen der Gefährdung durch Wasser- und Schmutzspritzer zu treffende Vorsichtsmassnahmen;

5.2.7 Lesen einer Strassenkarte.

Ausserdem müssen sie in der Lage sein,

5.2.8 die Brems- und die Lenkhilfe zu überprüfen;

5.2.9 verschiedene Bremsanlagen zu benutzen;

5.2.10 den Verlangsamer zu benutzen;

5.2.11 in Kurven den Fahrweg ihres Fahrzeugs je nach dessen Länge und überhängen zu wählen;

5.3 Klassen C und C + E

Führer von Fahrzeugen dieser Klassen müssen

- 5.3.1 die sich auf die Sicherheit der Ladung ihres Fahrzeugs auswirkenden Faktoren kennen.

5.4 Klasse C + E

Führer von Fahrzeugen dieser Unterklasse müssen in der Lage sein,

- 5.4.1 den Anhänger oder Sattelanhänger an das Zugfahrzeug anzukuppeln und von ihm abzukuppeln.

5.5 Klasse D

Führer von Fahrzeugen dieser Klasse müssen folgende Kenntnisse nachweisen:

- 5.5.1 die Rechtsvorschriften über die beförderten Personen;
5.5.2 das Verhalten bei Unfällen.

Ausserdem müssen sie in der Lage sein,

- 5.5.3 besondere Massnahmen für die Sicherheit ihres Fahrzeugs zu treffen.

6. Benutzung des Fahrzeugs

Fahrzeugführer müssen in der Lage sein, ihr Fahrzeug auf unterschiedlichen Strassen innerhalb und ausserhalb geschlossenen Ortschaften am Tage und in der Nacht bei unterschiedlicher Verkehrsdichte zu benutzen.

II. MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE FAHRPRÜFUNGEN

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Massnahmen, um zu gewährleisten, dass die Bewerber um eine Fahrerlaubnis tatsächlich die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen für das Führen eines Kraftfahrzeugs besitzen. Die dazu eingeführte Prüfung muss aus

- einem Prüfungsteil zur Kontrolle der Kenntnisse und
- einem Prüfungsteil zur Kontrolle der Fähigkeiten und der Verhaltensweisen bestehen.

Diese Prüfungen sind unter folgenden Bedingungen durchzuführen:

7. Prüfung zur Kontrolle der Kenntnisse

7.1 Form

Die Form ist so zu wählen, dass festgestellt wird, ob der Bewerber die erforderlichen Kenntnisse auf den in den Ziffern 2 und 5 dieses Anhangs aufgeführten Sachgebieten besitzt.

7.2 Inhalt der Prüfung für alle Fahrzeugklassen.

In der folgenden Aufzählung wird auf Ziffer 2 dieses Anhangs verwiesen.

7.2.1 Die Prüfung muss sich auf alle Ziffern folgender Themen erstrecken, wobei ihr Inhalt dem Ermessen jedes Mitgliedstaates überlassen bleibt.

7.2.1.1 Strassenverkehrsvorschriften
Ziffer 2.11

7.2.1.2 Der Fahrzeugführer
Ziffern 2.1 und 2.4

7.2.1.3 Die Strasse
Ziffern 2.3, 2.7 und 2.8

7.2.1.4 Die übrigen Teilnehmer am Strassenverkehr
Ziffern 2.5 und 2.6

7.2.1.5 allgemeine Vorschriften und Verschiedenes
Ziffern 2.12, 2.13 und 2.14.

7.2.2 Die Prüfung gemäss Ziffer 7.2.1 wird durch eine stichprobenartige
Kontrolle folgender Ziffern ergänzt: 2.1, 2.9 und 2.10 über das Fahrzeug.

7.3 Besondere Bestimmungen für die Klassen C, D, C + E und D + E
Die Prüfung gemäss Ziffer 7.2 wird bei Bewerbern um eine Fahrerlaubnis
der Klassen C, D, C + E und D + E ergänzt durch

7.3.1 eine zwingend vorgeschriebene Kontrolle folgender Ziffern aus
Abschnitt 5 dieses Anhangs:

7.3.1.1 Klassen C, D, C + E und D + E
Ziffern 5.2.3, 5.2.4 (ausser bei der nachstehend in
Ziffer 9.3.1 behandelten Verwendung des Fahrtenschreibers)
und 5.2.5

7.3.1.2 Klasse D
Ziffern 5.5.1 und 5.5.2

7.3.2 durch eine stichprobenartige Kontrolle einer der folgenden
Ziffern: 5.2.1, 5.2.2 und 5.2.6

8. Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

8.1 Das Fahrzeug und seine Ausrüstung

- 8.1.2 Das Führen eines Fahrzeugs mit Schaltgetriebe setzt das Bestehen einer Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe voraus.

Legt der Bewerber um eine Fahrerlaubnis die Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit automatischer Kraftübertragung ab, so ist dies in den Führerscheinen, die aufgrund einer solchen Prüfung ausgestellt werden, zu vermerken. Ein Führerschein mit diesem Vermerk berechtigt nur zur Führung eines Fahrzeugs mit automatischer Kraftübertragung.

- 8.1.3 Fahrzeuge, auf denen die Prüfungen zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen abgelegt werden

Klasse A: Kraftrad ohne Seitenwagen mit einer Leistung von mindestens 30 kW oder einem Hubraum von mindestens 350 cm³ und einer Masse von mindestens 170 kg.

Fakultative Unterklasse Leichtkrafträder

Kraftrad mit einem Hubraum von mindestens 80 cm³.

Fakultative Unterklasse Leichtkrafträder mit einer Leistung von nicht mehr als 35 kW:

- Fahrzeug der Klasse A oder
- Kraftrad mit einer Motorleistung von mindestens 20 kW oder einem Hubraum von mindestens 240 cm³ und einer Masse von mindestens 120 kg.

Klasse B: vierrädrige Fahrzeuge der Klasse B mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 100 km/h.

Fakultative Unterklasse drei- und vierrädrige Fahrzeuge:

drei- oder vierrädrige Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h.

Klasse C: Fahrzeug der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 11 000 kg und einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h.

Fakultative Unterklasse für die beschränkte Fahrerlaubnis C:

Fahrzeug der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4 000 kg und einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h.

Klasse D: Fahrzeug der Klasse D mit einer Länge von mindestens 9 m und einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h.

Fakultative Unterklasse für die beschränkte Fahrerlaubnis der Klasse D:

Fahrzeug der Klasse D mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h.

Klasse E: obligatorische Unterklassen

B + E: Kombination mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, die aus einem Fahrzeug der Klasse B und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 250 kg besteht und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erreichen muss;

C + E: entweder

- ein Sattelkraftfahrzeug, dessen zulässige Gesamtmasse mindestens 21 000 kg beträgt und eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen muss, oder

- eine Kombination die aus einem Fahrzeug der Klasse C und einem mindestens zweiachsigen Anhänger mit einem Radstand von mindestens 4 m und mindestens einer Lenkachse besteht, eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 21 000 kg hat und eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen muss;

D + E: Kombination die aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 250 kg besteht und eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen muss.

Fakultative Unterklassen:

C + E: Kombination die aus einem Fahrzeug der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4 000 kg und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 2 000 kg besteht. Die Fahrzeugkombination muss mindestens 6 m lang sein. Sie muss eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen.

D + E: Kombination die aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 250 kg besteht und eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreicht.

8.2 Während der Prüfung zu prüfende Fähigkeiten und Verhaltensweisen
Folgende Bestimmungen gelten nur, wenn sie mit der Bauart des
Fahrzeugs vereinbar sind.

8.2.1 Vorbereitung des Fahrzeugs

Die Bewerber müssen zeigen, dass sie in der Lage sind, sich auf
ein sicheres Fahren vorzubereiten, wozu sie folgenden
Vorschriften aus Ziffer 3.1 dieses Anhangs nachkommen müssen:
Ziffern 3.1.2, 3.1.3 (für den Sicherheitsgurt, wenn dessen
Anlegen vorgeschrieben ist) und 3.1.4.

8.2.2 Technische Beherrschung des Fahrzeugs

Die Bewerber müssen mit folgenden Fahrbewegungen und -übungen
aus Ziffer 3.2 dieses Anhangs zeigen, dass sie in der Lage
sind, die Bedienungseinrichtungen des Fahrzeugs zu betätigen.
Ziffern 3.2.1 (Anfahren in der Ebene und möglichst in der
Steigung), 3.2.2, 3.2.3 und 3.2.6 (ausser der weiter unten
in Ziffer 10.1.1 behandelten Anwendung der höchstmöglichen
Bremskraft des Fahrzeugs).

Die in den Ziffern 3.2.4, 3.2.5 und 3.2.7 genannten Fahrübungen
werden stichprobenartig geprüft (mindestens zwei Fahrübungen
aus den drei Ziffern zusammen mit einer Rückwärtsfahrt). Die
in Ziffer 3.2.5 genannten Fahrübungen werden für die Klassen
C, D und E nicht geprüft. Bewerber um eine Fahrerlaubnis für
diese Klassen müssen rückwärts eine Kurve durchfahren, deren
Verlauf dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen bleibt.

8.2.3 Verhaltensweisen im Verkehr

Die Bewerber müssen folgende Fahrübungen aus Abschnitt 4 dieses Anhangs in normalen Verkehrsverhältnissen völlig sicher und mit der erforderlichen Vorsicht durchführen:

Ziffern 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.9 und 4.2.10 sowie die in den Ziffern 4.2.6, 4.2.7 und 4.2.8 genannten Fahrübungen, sofern die Gelegenheit dazu besteht.

8.3 Besondere Bestimmungen für die Klassen A, C, D und E

Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen A, C, D und E müssen ausser den vorgenannten Fahrübungen folgende Fahrübungen aus Abschnitt 5 dieses Anhangs durchführen.

8.3.1 Klasse A

Ziffern 5.1.2 (Kraftrad vom Ständer herunternehmen und gegebenenfalls durch seitliches Schieben ohne Motorkraft fortbewegen), 5.1.3 und 5.1.6. Das Einstellen des Schutzhelms wird geprüft, wenn das Tragen des Schutzhelms vorgeschrieben ist. Die in Ziffer 5.1.1 genannten Überprüfungen werden stichprobenartig vorgenommen. Das Einhalten des Gleichgewichts (Ziffer 5.1.5) muss bei verschiedenen Geschwindigkeiten, auch beim Langsamfahren und unter verschiedenen Fahrbedingungen, ausgenommen bei der Mitnahme eines Beifahrers gemäss Ziffer 9.1.2.1 geprüft werden.

8.3.2 Klassen C, D und E

Ziffern 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10 und 5.2.11.

8.3.3 Klasse D

Ziffer 5.5.3

9. Prüfung zur Kontrolle der Kenntnisse bzw. Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

9.1 Die Fähigkeiten und Verhaltensweisen der Bewerber sind auf folgenden Gebieten zu prüfen, wobei die Mitgliedstaaten jedoch vorschreiben können, ob dies während der Prüfung zur Kontrolle der Kenntnisse oder während der Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen geschehen muss.

9.1.1 Alle Klassen

9.1.1.1 stichprobenartige Überprüfung des Zustands der Reifen, der Scheinwerfer und Leuchten, der Rückstrahler, der Lenkung, der Bremsen, der Fahrtrichtungsanzeiger und der akustischen Warnanlage

9.1.1.2 Vorsichtsmassnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs

9.1.2 Klasse A

9.1.2.1 Wahren des Gleichgewichts mit Beifahrer

9.1.3 Klassen C, D und E

9.1.3.1 Benutzung des Fahrtenschreibers

9.1.4 Klasse C + E

9.1.4.1 Ankuppeln des Anhängers oder Sattelanhängers an das ziehende Fahrzeug und Abkuppeln

9.1.4.2 Sicherheit der Ladung des Fahrzeugs.

9.2 Das Lesen einer Strassenkarte kann während der Prüfung zur Kontrolle der Kenntnisse oder während der Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen geprüft werden.

10. Fakultative Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

Die Fähigkeiten und Verhaltensweisen der Bewerber können während der Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf folgenden Gebieten geprüft werden.

10.1 Alle Klassen

10.1.1 Anwendung der höchstmöglichen Bremskraft des Fahrzeugs

10.2 Klasse A

10.2.1 Wenden in Form eines Halbkreises

11. Bewertung der Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

Bei jeder Verkehrslage wird bewertet, wie vertraut der Bewerber im Umgang mit den verschiedenen Einrichtungen des Fahrzeugs ist und wie geschickt und sicher er sich in den Verkehr einordnet.

Der Prüfer muss sich während der gesamten Fahrprüfung sicher fühlen. Bei Fahrfehlern oder gefährlichen Verhaltensweisen, die das Prüfungsfahrzeug, seine Insassen oder andere Teilnehmer am Strassenverkehr unmittelbar gefährden, wird die Prüfung unabhängig davon, ob der Prüfer eingreifen musste oder nicht, vorzeitig abgebrochen. Der Prüfer kann jedoch frei entscheiden, ob die praktische Prüfung zu Ende zu führen ist.

12. Prüfungsdauer

Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke müssen so bemessen sein, dass die Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäss den Abschnitten 8 und 9 beurteilt werden können.

Die Mindestfahrzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen darf in keinem Falle weniger als 25 Minuten für die Klassen A und B und weniger als 45 Minuten für die übrigen Klassen betragen.

13. Prüfungsort

Der Prüfungsteil zur Beurteilung der technischen Beherrschung des Fahrzeugs darf auf einem besonderen Prüfgelände durchgeführt werden. Der Prüfungsteil zur Beurteilung der Verhaltensweisen im Verkehr findet nach Möglichkeit auf Strassen ausserhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstrassen und auf Autobahnen sowie auf Stadtstrassen mit den verschiedenartigen Schwierigkeiten, auf die ein Fahrer stossen kann, statt.

Es ist wünschenswert, dass die Prüfung bei unterschiedlicher Verkehrsdichte veranstaltet werden kann.

ANHANG III

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE KÖRPERLICHE UND GEISTIGE TAUGLICHKEIT FÜR DAS FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. Für die Zwecke dieses Anhangs werden die Führer in zwei Gruppen eingeteilt :
 - 1.1. Gruppe 1 : Führer von Fahrzeugen der Klassen A und B und der Unterklasse B + E,
 - 1.2. Gruppe 2 : Führer von Fahrzeugen der Klassen C und D und der übrigen Unterklassen der Klasse E.
 - 1.3. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften können Bestimmungen enthalten wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihre Fahrerlaubnis für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang für Führer der Gruppe 2 enthaltenen Bestimmungen angewandt werden.
2. Bewerber um die Erteilung oder die Erneuerung einer Fahrerlaubnis werden dementsprechend der Gruppe zugeordnet, zu der sie nach der Erteilung oder der Erneuerung der Fahrerlaubnis gehören.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNGEN

3. Gruppe 1 : Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, wenn es sich im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erteilung einer Fahrerlaubnis zeigt, daß bei ihnen ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten Mängel vorliegen.

Bewerber um eine Fahrerlaubnis und Fahrzeugführer, die das 75. Lebensjahr vollendet haben, müssen sich regelmäßig einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, die in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehen ist.

4. Gruppe 2 : Vor der erstmaligen Erteilung einer Fahrerlaubnis müssen die Bewerber ärztlich untersucht werden; in der Folgezeit müssen sich die Führer entsprechend den innerstaatlichen Rechtsvorschriften in bestimmten Zeitabständen ärztlich untersuchen lassen.
5. Bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis können die Mitgliedstaaten strengere als die in diesem Anhang genannten Normen verlangen.

SEHVERMÖGEN

6. Alle Bewerber um eine Fahrerlaubnis müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, daß sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe haben. In Zweifelsfällen ist der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle zu untersuchen. Bei dieser Untersuchung ist u.a. auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen und fortschreitende Augenkrankheiten zu achten.

Intraokulare Augenlinsen sind für die Zwecke dieses Anhangs nicht als Korrekturgläser zu betrachten.

Gruppe 1 :

- 6.1. Alle Bewerber um Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis müssen gegebenenfalls mit Korrekturgläsern mit beiden Augen gleichzeitig eine Sehschärfe von mindestens 0,6 haben. Eine Fahrerlaubnis darf weder erteilt noch erneuert werden, wenn die ärztliche Untersuchung ergibt, daß das horizontale Gesichtsfeld weniger als 120° beträgt oder daß der Betreffende ein anderes Augenleiden hat, das ein sicheres Fahren in Frage stellen kann. Wird eine fortschreitende Augenkrankheit festgestellt, so kann eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden, sofern von einer zuständigen ärztlichen Stelle regelmäßig eine Untersuchung vorgenommen wird.

- 6.2. Alle Bewerber um die Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden, oder die, beispielsweise bei Diplopie, nur ein Auge benutzen, müssen eine Sehschärfe von mindestens 0,6 gegebenenfalls mit optischer Korrektur haben. Die zuständige ärztliche Stelle muß bescheinigen, daß diese Einaugigkeit schon so lange besteht, daß der Betreffende sich angepaßt hat, und daß das Gesichtsfeld dieses Auges normal ist.

Gruppe 2 :

- 6.3. Alle Bewerber um Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis müssen beidäugig sehen und dabei gegebenenfalls mit Korrekturgläsern eine Sehschärfe von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,5 auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern erreicht, so darf das Sehvermögen ohne Korrektur auf keinem Auge weniger als 0,05 betragen bzw. muß die Korrektur des Mindestsehvermögens (0,8 und 0,5) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über 4 Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen (Sehvermögen ohne Korrektur = 0,05) erreicht werden. Die Korrektur muß gut vertragen werden. Eine Fahrerlaubnis darf weder erteilt noch erneuert werden, wenn der Bewerber bzw. der Führer kein normales Gesichtsfeld hat oder an Diplopie leidet.

HÖRVERMÖGEN

7. Eine Fahrerlaubnis darf weder erteilt noch erneuert werden, wenn das Hörvermögen bei Bewerbern oder Führern der Gruppe 2 so gering ist, daß sie dadurch ihre Aufgaben nicht voll erfüllen können.

BEWEGUNGSBEHINDERTE

8. Bewerbern um eine Fahrerlaubnis oder Fahrzeugführern mit Erkrankungen oder Fehlbildungen des Bewegungsapparates, die das Führen eines Kraftfahrzeugs gefährlich machen, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

Gruppe 1 :

- 8.1. Körperbehinderten Bewerbern oder Fahrzeugführern kann gegebenenfalls nach dem Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle eine eingeschränkte Fahrerlaubnis erteilt werden. Das Gutachten muß auf der ärztlichen Beurteilung der betreffenden Erkrankung oder der betreffenden Fehlbildung und gegebenenfalls auf einer Probefahrt beruhen; es muß angegeben sein, welche Art von Anpassung am Fahrzeug vorgesehen sein muß und ob orthopädische Hilfsmittel erforderlich sind, sofern die Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen zeigt, daß das Führen eines Fahrzeugs mit diesen Hilfsmitteln nicht gefährlich ist.
- 8.2. Bewerbern mit einer fortschreitenden Erkrankung kann eine Fahrerlaubnis erteilt oder verlängert werden, sofern sie in regelmäßigen Abständen ärztlich untersucht werden, um zu überprüfen, daß der Betreffende sein Fahrzeug noch immer sicher führen kann.

Eine Fahrerlaubnis ohne ärztliche Kontrolle in regelmäßigen Zeitabständen kann erteilt oder erneuert werden, sobald sich die Behinderung stabilisiert hat.

Gruppe 2 :

- 8.3. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

HERZ- UND GEFÄßKRANKHEITEN

9. Krankheiten, die bei Fahrzeugführern oder Bewerbern um die Erteilung oder die Erneuerung einer Fahrerlaubnis ein plötzliches Versagen des Herz- und Gefäßsystems verursachen und so zu einer plötzlichen Störung der Gehirnfunktionen führen können, sind eine Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr.

Gruppe 1 :

- 9.1. Bewerbern mit ernststen Herzrhythmusstörungen darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

- 9.2. Bewerber oder Fahrzeugführern mit Herzschrittmacher darf eine Fahrerlaubnis nur vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt werden.
- 9.3. Ob einem Bewerber oder Fahrzeugführer, der unter Blutdruckanomalien leidet, eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden kann, ist nach den übrigen Ergebnissen der ärztlichen Untersuchung, den möglichen Komplikationen und der daraus gegebenenfalls für die Sicherheit im Straßenverkehr erwachsenden Gefahr zu beurteilen.
- 9.4. Im allgemeinen darf Bewerber oder Fahrzeugführern, bei denen es fortdauernd im Ruhe- oder Erregungszustand zu einem Angina pectoris-Anfall kommt, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. Bewerber oder Fahrzeugführern, die einen Herzinfarkt erlitten haben, darf eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle vorliegt und, falls notwendig, regelmäßig eine ärztliche Kontrolle durchgeführt wird.

Gruppe 2 :

- 9.5. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

ZUCKERKRANKHEIT

10. Zuckerkranken Bewerber oder Fahrzeugführern kann eine Fahrerlaubnis vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen für den betreffenden Fall geeigneten ärztlichen Kontrolle erteilt oder erneuert werden.

Gruppe 2 :

- 10.1. Zuckerkranken Bewerber oder Fahrzeugführern, die mit Insulin behandelt werden müssen, darf eine Fahrerlaubnis nur in sehr außergewöhnlichen Fällen aufgrund eines ausführlichen Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und vorbehaltlich einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt oder erneuert werden.

KRANKHEITEN DES NERVENSYSTEMS

11. Bewerber oder Fahrzeugführern, die an einer Erkrankung des Nervensystems leiden, darf eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn der Antrag durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle befürwortet wird.

Störungen des Nervensystems, die auf Erkrankungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in motorischen, sensiblen, sensorischen oder trophischen Symptomen äussern und das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der Funktions- und Entwicklungsmöglichkeiten zu beurteilen. Bei der Gefahr einer Verschlechterung werden, falls erforderlich, regelmäßige Untersuchungen vorgeschlagen.

12. Epileptische Anfälle oder andere anfallsartige Bewußtseinsstörungen stellen beim Führen eines Kraftfahrzeuges eine Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr dar.

Gruppe 1 :

- 12.1. Die Fahrerlaubnis kann vorbehaltlich der Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt oder erneuert werden. Die ärztliche Stelle hat die Epilepsie oder andere Bewußtseinsstörungen, ihre klinische Form und Entwicklung (z.B. kein Anfall seit zwei Jahren), die bisherige Behandlung und die Heilerfolge zu beurteilen.

Gruppe 2 :

- 12.2. Bewerber oder Fahrzeugführern, die unter epileptischen Anfällen oder anderen anfallartigen Bewußtseinsstörungen leiden, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

GEISTIGE STÖRUNGEN

Gruppe 1 :

13.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die

- an angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder Operationen des zentralen Nervensystems erworbenen schweren geistigen Störungen,
- an erheblichem Schwachsinn,
- an schwerwiegenden Persönlichkeitsänderungen bedingt durch pathologische Alterungsprozesse oder an schweren persönlichkeitsbezogenen Störungen des Urteilsvermögens und der Anpassung leiden,

darf eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn der Antrag durch Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle unterstützt wird und erforderlichenfalls vorbehaltlich einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle.

Gruppe 2 :

13.2. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

ALKOHOL

14. Alkoholgenuß ist eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr. Da es sich um ein schwerwiegendes Problem handelt, ist auf medizinischer Ebene große Wachsamkeit geboten.

Gruppe 1 :

14.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuß nicht trennen können, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig waren, kann nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden.

Gruppe 2

- 14.2. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

DROGEN UND ARZNEIMITTEL

15. Mißbrauch :

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen abhängig sind, darf eine Fahrerlaubnis unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder erteilt noch erneuert werden.

Regelmäßige Einnahme :

Gruppe 1 :

- 15.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die regelmäßig psychotrope Stoffe in irgendeiner Form einnehmen, darf, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, daß die Fahrtüchtigkeit nachteilig beeinflusst wird, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

Gruppe 2 :

- 15.2. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

NIERENERKRANKUNGEN

Gruppe 1 :

- 16.1. Vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle kann Bewerbern oder Fahrzeugführern, die unter einer schweren Niereninsuffizienz leiden, eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden, sofern sich der Betreffende regelmäßig einer ärztlichen Kontrolle unterzieht.

Gruppe 2 :

- 16.2. Bewerber oder Fahrzeugführern, die unter einer schweren irreversiblen Niereninsuffizienz leiden, darf eine Fahrerlaubnis nur in außergewöhnlichen, durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle begründeten Fällen und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt werden.

VERSCHIEDENE BESTIMMUNGEN

Gruppe 1 :

- 17.1. Bewerber oder Fahrzeugführern, an denen eine Organtransplantation vorgenommen wurde oder die ein künstliches Implantat erhalten haben, darf, wenn sich dies auf die Fahrtüchtigkeit auswirken kann, eine Fahrerlaubnis nur vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und gegebenenfalls einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt werden.

Gruppe 2 :

- 17.2. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.
18. Im allgemeinen darf Bewerber oder Fahrzeugführern, die unter einer in den vorstehenden Ziffern nicht genannten Krankheit leiden, die eine funktionelle Untauglichkeit bedeuten oder zur Folge haben kann, so daß dadurch beim Führen eines Kraftfahrzeugs die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden, außer wenn der Antrag durch ein ärztliches Gutachten unterstützt und erforderlichenfalls eine regelmäßige ärztliche Kontrolle vorgenommen wird.

FICHE DE COMMUNICATION

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

"Proposition de directive relative au permis de conduire"1. Personnes ou groupes de personnes concernés

Tous les titulaires d'un permis de conduire et les candidats à la délivrance d'un permis.

Les administrations nationales à cause des réformes administratives nécessaires.

Les professionnels chargés de l'apprentissage de la conduite.

2. Préparation de la propositiona) Caractère novateur

Dans le cadre de l'Europe des citoyens, la proposition vise à améliorer la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite. La directive de 1980 ayant instauré le permis de conduire communautaire s'est avérée insuffisante sur ce point, notamment en établissant l'obligation d'échange du permis du titulaire qui acquerrait une résidence normale dans un autre Etat membre.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Elle maintient cependant la faculté d'échange à la demande du titulaire.

En outre, en vue d'une amélioration de la sécurité routière, le programme d'examen n'est plus une simple énumération de matières à retenir. On définit les objectifs à atteindre en matière de formation des conducteurs. C'est en fonction de ces objectifs que l'on fixe le programme d'examen.

b) Consultations effectuées par les services de la Commission

- Organisme privé chargé d'études sur la sécurité routière,
- experts gouvernementaux.

3. Actions d'informations suggérées

Communiqué de presse.

Historical Archives of the European Commission

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

Le présent projet a pour objet d'augmenter la sécurité routière et de faciliter la libre circulation des personnes dans les Etats membres.

II. Caractéristiques des entreprises concernées.

1. Les entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un Etat membre autre que celui qui a délivré leur permis de conduire.
2. Les auto-écoles chargées de l'apprentissage de la conduite des candidats au permis de conduire.
3. Les entreprises de transport.

III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises ?

les auto-écoles doivent baser leur programme de formation à la conduite sur les objectifs définis dans la Directive (annexe II).

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales ?

Voir III. Il ne semble pas en principe que des obligations spécifiques puissent être imposées aux entreprises via les autorités locales.

V. Y-a-t-il des mesures spéciales pour les P.M.E. ?

Non.

VI. Quel est l'effet prévisible ?

1. L'ensemble des entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un autre Etat membre, verront faciliter davantage par rapport à la situation présente la libre circulation de leurs employés à l'intérieur de la Communauté par le fait de la suppression de l'obligation d'échange prévue dans la directive 80/1263/CEE (voir exposé des motifs ad art. 10 et 1er et 9e considérants)

2. On peut prévoir dans certains Etats membres une augmentation du nombre des candidats à l'apprentissage de la conduite due à l'extension du programme de formation en application de l'annexe II de la directive puisque celle-ci prévoit des prescriptions spécifiques d'examen pour chaque catégorie de véhicules (à titre d'exemple, à partir de l'entrée en vigueur de la directive, quelques Etats membres dont le système n'exigeait pas certains permis spécifiques pour certaines catégories de véhicules - pour des motocyclettes; C et D pour certains types de camions et bus - devront les instaurer et par conséquent une formation spécifique sera nécessaire).

Ce fait pourrait donner des résultats favorables au niveau de l'emploi dans les auto-écoles de certains Etats membres.

3. En ce qui concerne les entreprises de transport l'impact sur la compétitivité et l'emploi sera négligeable puisque la proposition de directive ne modifie pas la situation existante pour les conducteurs professionnels, et que l'accès à la profession de conducteur continue à être régie par le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20.12.1985).

L'harmonisation des catégories de véhicules établie par la proposition de directive (en supprimant la possibilité de dérogation que permet la directive existante) et la création de sous-catégories facultatives, notamment les permis C et D limités, supposeront un meilleur niveau de professionnalisme sans modification sur le niveau de l'emploi.

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ?

Non.

ANNEXE CALENDRIER

Calendrier souhaité pour l'adoption de la directive:

- Avis du Comité Économique et Social: décembre 1988
- Avis du Parlement Européen : décembre 1988
- Décision du Conseil : février 1989

COMMISSION
DES
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Secrétariat général

Bruxelles, le 24 novembre 1988.

COM(88) 705

1) OJ 942 - 30 novembre 1988

2) Réunion spéciale des
Chefs de Cabinet

TEXTE

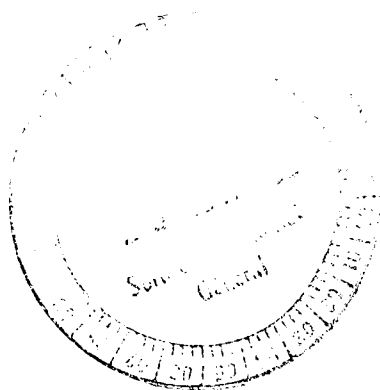
Permis de conduire européen

(Communication de M. CLINTON DAVIS, en association avec M. RIPA DI MEANA)

- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 942ème réunion de la Commission, le mercredi 30 novembre 1988.

Destinataires : MM. les Membres de la Commission

M. PEÑA
M. BRAUN
M. DEGIMBE
M. SANTARELLI
M. VILAR
M. MAYHEW
M. DEWOST



PREPARATION DU DOCUMENT

Direction générale responsable : Transports

Services associés :

- pour accord,

D.G. III	:	accord
D.G. V	:	accord
D.G. XXI	:	accord
Task Force P.M.E.	:	accord

- pour avis,

Service Juridique : avis favorable

VII/97/86-EN

MEMORANDUM TO THE COMMISSION

Subject: Proposal for a Directive on the driving licence

1. On 4 December 1980 the Council adopted the First Directive on the introduction of a Community driving licence (80/1263/EEC). This Directive, which was implemented in the main with effect from 1 January 1983, introduces the principles of mutual recognition by Member States of national driving licences and the exchange of licences by holders transferring their normal residence from one Member State to another. With effect from 1 January 1986 it requires the Member States to issue driving licences in accordance with a Community model. These principles were accepted because, at the same time, the issue of licences was made subject to passing a practical and theoretical test and meeting minimum medical requirements as set out in the Annexes to the Directive.
2. The First Directive provides for the adoption by the Council, at a later date, of final provisions concerning vehicle categories and the period of validity of licences. It also provides for more extensive harmonization, as soon as possible, of standards as regards the tests which applicants must undergo.
3. The present proposal, which will replace Directive 80/1263/EEC, is intended to meet the various commitments so as to bring about an improvement in the conditions regarding the issue of driving licences.
4. The harmonization in question fits in with the proposals concerning 1986, European Road Safety Year, and as part of the "People's Europe" programme the Commission is committed to submitting a proposal designed to ensure that driving licences are recognized throughout the Community irrespective of the country of residence of the holder.

- 2 -

There have been a number of problems with the implementation of Directive 80/1263/EEC, in particular as regards the obligation of licence-holders to exchange their licences when they change their normal place of residence.

The new proposal removes the exchange obligation and establishes the general principle of mutual recognition of driving licences, with a view to facilitating the freedom of movement of individuals within the Community and the taking-up of residence in a Member State other than the one in which the driving licence was issued.

5. The entry into force of the Single Act does not affect the legal basis of the proposal and the cooperation procedure is not applicable.

6. The Commission is therefore requested to approve this proposal and send it to the Council.

Explanatory memorandum

A. General points

1. As part of a Community programme of action on road safety the Commission transmitted to the Council in 1972 a proposal for a Directive on the harmonization of the laws relating to vehicle driving licences.¹

Following the opinions delivered by the European Parliament² in 1974 and by the Economic and Social Committee³ in 1973 and to take account, in particular, of the Agreement on Minimum requirements for the Issue and Validity of Driving Permits (APC) of 1 April 1975, as drawn up by the Economic Commission for Europe in Geneva, this proposal was amended in 1976.⁴

The European Parliament and the Economic and Social Committee delivered new opinions on this amended proposal the same year.^{5/6}

2. The Council adopted the proposal at its meeting of 4 December 1980 under the title "First Council Directive of 4 December 1980 on the introduction of a Community driving licence (80/1263/EEC)".⁷

¹OJ No C 119, 16.11.1972, p. 1.

²OJ No C 55, 13.5.1974, p. 4.

³OJ No C 60, 26.7.1973, p. 1.

⁴OJ No C 8, 13.1.1976, p. 1.

⁵OJ No C 238, 11.10.1976, p. 43.

⁶OJ No C 97, 23.8.1976, p. 32.

⁷OJ No L 375, 31.12.1980, p. 1.

This Directive, which was implemented in the main with effect from 1 January 1983, provides in particular that where holders of a driving licence issued in one Member State transfer their normal residence to another Member State, the licence remains valid for a period of one year and must be exchanged for a licence issued in the other Member State before the end of that period. With effect from 1 January 1986 it also introduced a Community model driving licence based on the definition laid down by the Vienna Convention on Road Traffic¹. These principles of mutual recognition and exchange were underpinned by standards for the issue of driving licences: passing of a practical and theoretical test, and meeting of minimum medical requirements, which are taken from the abovementioned APC agreement.

3. Nevertheless, some important differences continue to exist between the national laws regarding vehicle categories, minimum age for the issue of a driving licence and validity, and also learning and training conditions. These differences are to some extent attributable to the possibilities of dispensation offered by the current Directive. Some of these have been lessened by the establishment of equivalences between driving licences where national categories differed, but the fact that these divergent systems continue to exist does not facilitate, for example, the checking of driving licences.
4. These problems were appreciated when the First Directive was adopted since it provided for a second stage to specify the following:
 - categories of vehicles (Article 3)
 - period of validity of driving licences (Article 7)
 - standards for driving tests and licencing (Article 10)

¹Final Act of the Convention on Road Traffic drawn up in Vienna in 1968 by the United Nations Conference on Road Traffic.

5. The Commission work programme for 1985 also stated that the Commission would submit a proposal to ensure the recognition of a driving licence throughout the Community regardless of the Member State in which the holder of the licence is resident. This is part of the "People's Europe" programme proposed by the Commission.
6. It is thus to fulfil these various commitments that the Commission is proposing this Directive, which will replace Directive 80/1263/EEC and facilitate the free movement of individuals while improving road safety.

B. Specific points

1. The points below refer to the numbers of the Articles in the new Directive.

Article 1

The new version involves substantial amendments.

The reference in Article 1(1) of Directive 80/1263/EEC concerning the validity of a driving licence, subject to Article 8 (i.e. the obligation to exchange if the holder of a licence issued by a Member State takes up normal residence in another Member State), is deleted as the proposed new Directive provides for mutual recognition, without any obligation to exchange.

Article 2

This new Article introduces the definition of the term "normal residence" for the purpose of applying Article 8(1)(b) and Article 10.

Article 8(1)(b) provides that a driving licence will only be issued to applicants who have their "normal residence" in the territory of the Member State issuing the licence. Similarly, Article 10 provides that where holders of a valid licence take up normal residence in another Member State, they can request that their driving licence be exchanged.

This definition seeks to resolve the problems arising in connection with the interpretation of the concept of "normal residence" when applying Directive 80/1263/EEC.

Article 4

The term "weight" has been replaced by "mass" so as to comply with Council Directive 80/181/EEC of 20 December 1979.¹

Amendments have been made to the definitions in the first paragraph, as compared with the abovementioned Vienna Convention, in order to erase a number of ambiguities.

Paragraph 3 introduces subcategories into category E arising out of the definition of the latter. It should be stressed that because there is no provision for derogation from these categories and subcategories the current discrepancies will disappear. Three Member States do, in fact, have different categories from those set out in the current Article 3.

Paragraph 4 introduces optional subcategories to take account of existing situations and recent developments in category A towards the establishment of new subcategories. This reflects the desire to avoid appreciable disparity in the criteria defining these subcategories. A new Article provides for a review of the situation after five years with a view to generalizing or deleting these subcategories. These meet the following objectives:

Category A

Training and access in stages to large-capacity motorcycles should help to reduce the number of accidents, which are often fatal, involving young motorcyclists. At the present time subcategories exist within category A in several Member States and others plan to establish them.

¹OJ No L 39, 15.2.1980, p. 40.

Category B

A subcategory is provided for quadricycles and tricycles (the latter being transferred from category A to category B). These "mini cars" are being used increasingly, at least in some Member States, and to put them in the category of motorcycles would be highly artificial. Potential drivers of such vehicles, who are often elderly people, should not have to take their test on a normal category B vehicle and certainly not on a motorcycle.

Subcategory C

This subcategory arises from the arrangements in force in some Member States where a driving licence equivalent to the B licence allows vehicles to be driven up to a maximum mass of 7 500 kg. Since this situation has led to the development of a significant number of light goods vehicles, there should be provision for a specific test with the test vehicle having less stringent requirements than those laid down for vehicles in category C as a whole.

Subcategory D

This subcategory would cover minibuses which are found in significant numbers in some Member States.

Subcategories C + E and D + E

These arise out of the subcategories envisaged within subcategories C and D.

Paragraph 5 contains the same definitions as paragraph 4 of Article 3 of Directive 80/1263/EEC with the exception of the definition of motorcycles which is amended to exclude tricycles. A new paragraph defines tricycles and quadricycles.

Paragraph 6 provides for derogation from the speeds indicated for motorcycles, tricycles and quadricycles, which was already provided for by the former Article 9. It tallies with the definitions of the abovementioned Vienna Convention.

Article 5

This Article covers driving licences issued to physically handicapped persons.

The first paragraph reflects the provisions set out in Annex III to Directive 80/1263/EEC.

The second paragraph provides for the possibility for such applicants to take a practical test on a vehicle adapted to the needs of their condition, the driving licence, however, being only valid for vehicles adapted accordingly.

The second paragraph of Article 4 of Directive 80/1263/EEC is not retained.

Article 6

Paragraph 1

Subparagraph (a) limits the issue of C and D driving licences to holders of a B licence. This provision, which already exists in several Member States, also corresponds with the ECE (UN) approach.

Paragraph 2

Subparagraph (a) provides for the validity for subcategory B + E of driving licences issued for subcategories C + E since it is necessary to be the holder of a B licence to obtain C and D licences.

Subparagraph (b) provides for the validity of C + E licences for subcategory D + E where the holder has a D licence. The qualifications for subcategory C + E and category D can be extended without a test to subcategory D + E, without running any risk.

Paragraph 3

The validities provided for apply only at national level; they currently exist in two Member States. In principle they cannot be transferred to a driving licence that has been exchanged if the Member State in question does not practice this type of validity. A Member State can also prohibit the driving of all vehicles on its territory if the driver has not passed the appropriate test.

Article 7

The option granted to each Member State under Article 5 of Directive 80/1263/EEC of fixing the minimum age at which driving licences may be issued presents certain problems and may in some cases constitute a barrier to the free movement of drivers. It is therefore proposed that the minimum age at which driving licences may be issued be fixed for categories A and B and subcategories B + E, and to refer to the Social Regulation relating to road transport¹ for the other categories and subcategories.

Paragraph 1

Subparagraphs (a) and (d)(i) - It is proposed that the practice in two Member States of issuing category A and B driving licences from the age of 17 years be retained.

Subparagraphs (b), (c), (d)(ii) and (iii) - Reference is made to the conditions laid down in the abovementioned Social Regulation relating to road transport.

¹Council Regulation (EEC) No 3820/85 of 20 December 1985 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport (OJ No L 370, 31.12.1985, p.1).

Subparagraph (e) - optional subcategories

With regard to motorcycles, provision is made for the progressive gaining of driving experience in two-year stages for the higher subcategories, since new drivers are often young drivers. The possibility of demanding two years actual practical experience in the lower subcategory, however, could be replaced simply by the age criterion.

Article 8

Paragraph 1 is the same as paragraph 1(a) and (b) of Article 6 of Directive 80/1263/EEC.

Paragraph 3 is added to ensure that national legislation must contain provision for the withdrawal of the right to drive in the case of persons who no longer satisfy the knowledge and competence requirements provided for in Annexes II and III. This additional provision is based partly on the aforementioned Vienna Convention and replaces point 27 of Annex III. Paragraphs 4 and 5 take over the amended text of the "Other provisions" in Annex III.

Article 9

This Article corresponds to Article 7 of Directive 80/1263/EEC.

Article 10

Compared with Article 8 of Directive 80/1263/EEC, this Article introduces the principle that there is no longer an obligation to exchange one's licence in the event of changing one's normal residence from one Member State to another. However, holders of a licence issued in one Member State can, if they prefer, exchange their licence against a licence issued in another Member State if they take up normal residence there.

Article 11

This Article retains the possibility of establishing equivalences between driving licences issued for the optional subcategories.

Article 12

This new Article provides for a review, five years after implementation of the Directive, of the situation regarding optional subcategories, as was already mentioned in the comments on Article 3.

Article 13

A transitional period of three years after the date of implementation of the Directive is proposed for continued use of test vehicles in service on that date. This provision does not, of course, concern vehicles corresponding to those defined in Annex II, point 8.1.2.

Article 14

Since the abovementioned Social Regulation relating to road transport is directly applicable in the Member States, provisions relating to the minimum age at which a driving licence may be issued should not be adopted to implement the Directive if the vehicles covered by Article 7(1)(b), (c), (d)(ii) and (iii) of the Directive fall within the scope of the abovementioned regulation.

Article 15

For reasons of clarity and in view of the extent of the proposed amendments, it was felt that Directive 80/1263/EEC should be repealed and replaced by this Directive.

Article 16

No comments.

II. Annex I

The proposed amendments concern the translation of the term "driving licence" in Spanish and Portuguese on the cover page and the amended definitions of the various vehicle categories to bring them in line with Article 3 of the Directive.

The option of deleting the date of issue of the driving licence, as provided for in Annex I to Directive 80/1263/EEC, has been withdrawn.

Annex II

The driving test is part of the process that takes potential drivers of motor vehicles from the training stage to the safe driving stage.

The experts that participated in the drafting of this proposal took the view that training is the most important stage of this process. The test illustrates mainly whether the demands of driving do not exceed the applicant's ability at the wheel and whether he can cope with the demands of traffic and master his reactions.

It is not, however, possible to lay down a single training framework at Community level since some Member States permit driving tests to be taken without passing through the channel of a driving school.

Nevertheless, it was felt that there should not be a simple list of test points out of the context of the test, but specific criteria that each driver of a motor vehicle has to satisfy to drive in complete safety. These criteria clearly correspond with the objectives of any training programme for driving, i.e. psychomotor functions and the ability to understand and put this knowledge into practice. The

former are tested during the skills and behaviour test, and the latter during the theoretical test.

The content of the above tests is in line with the minimum requirements laid down in the 1975 APC Agreement and also takes account of certain Community requirements arising out of regulations that have been adopted since that date.

The minimum period for the driving tests has been increased appreciably and differs according to whether it is for categories A and B or the other categories.

The new annex also defines the test vehicles for each of the categories and subcategories. The current Annex II is limited to categories C, D and E. The minimum mass of the test vehicle for category C has been increased to 11 000 kilogrammes. As regards category D, it is proposed that the number of places criterion, which is not representative, be deleted and that the length of the test vehicle be increased from 7 to 9 metres. The speeds that test vehicles can achieve are also established for all the categories.

Annex III

The new Annex III has been drafted with the help of a working party of government experts, most of whom belong to the medical profession.

The substance of the old Annex III has not been fundamentally altered but several points have been reworded.

The wording has been simplified in the case of eyesight, but the requirements are still as stringent as before. In other cases enumerations of illnesses have been deleted as they might appear to be exhaustive. Also, the development of medical science since 1975 (when the old Annex III was compiled) has been taken into account.

However, new requirements have been introduced for medical examinations. Group 1 (Categories A and B) applicants and drivers aged over 75 and Group 2 applicants will have to undergo such periodic examinations as may be prescribed by national laws.

Point 27 and the "Other provisions" of Annex III have been transferred to Article 8 of the Directive.

Historical Archives of the European Commission

Proposal for a

COUNCIL DIRECTIVE

on the driving licence

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community, and in particular Article 75 thereof,

Having regard to the proposal from the Commission,

Having regard to the opinion of the European Parliament,¹

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee,²

Whereas, for the purposes of the common transport policy, and as a contribution to improving road traffic safety, as well as to facilitate the movements of persons settling in a Member State other than that in which they have passed a driving test, it is desirable that there should be a Community model national driving licence mutually recognized by the Member States without any obligation to exchange licences;

Whereas the first step in this direction was made with the First Directive 80/1263/EEC, which established a Community model national driving licence, mutual recognition by Member States of national driving licences and the exchange of licences by holders transferring their place of residence or place of employment from one Member State to another;³ whereas the progress made must be continued;

¹

²

³ OJ No L 375, 31.12.1980, p.1.

Whereas the Community model national licence established by the First Directive 80/1263/EEC should be maintained with the addition of certain linguistic adaptations to take account of the accession of Spain and Portugal;

Whereas, on road safety grounds, the minimum requirements for the issue of a driving licence should be laid down;

Whereas Article 3 of Directive 80/1263/EEC provides that final provisions generalizing in the Community the categories of vehicles mentioned in that Article should be adopted without the possibility of derogation, as should the conditions of validity of driving licences;

Whereas provision should be made for the possibility of subdividing the said categories of vehicles in order to promote, in particular, gradual stages to driving more powerful vehicles; whereas the justification of these subcategories in terms of road safety should be assessed after a period of five years;

Whereas specific provisions should be adopted to allow physically handicapped persons to drive vehicles;

Whereas Article 10 of Directive 80/1263/EEC provides for more detailed harmonization of the standards for driving tests and licensing; whereas to this end the knowledge, skills and behaviour connected with driving motor vehicles should be defined and the driving test based on these concepts; whereas the minimum standards of physical and mental fitness for driving such vehicles should be redefined;

Whereas the provisions set out in Article 8 of Directive 80/1263/EEC of 4 December 1980, and in particular the obligation to exchange driving licences within a period of one year of changing residence, constitute an obstacle to the free movement of persons; whereas this is inadmissible in the light of the progress made towards European integration;

Whereas, in order to facilitate the movement of persons wishing to settle in a Member State other than that in which their driving licence was issued prior to the entry into force of this Directive, there should be mutual recognition of driving licences by the Member States of residence subject to the conditions of validity laid down by the Member States which issued the licences, and it should be unnecessary to exchange licences.

HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE

Article 1

1. Member States shall introduce a national driving licence based on the Community model as described in Annex I in conformity with the provisions of this Directive.

2. The Community model driving licence within the meaning of this Directive and driving licences issued by the Member States prior to the entry into force of this Directive shall be recognized by the Member States and the conditions of their validity shall be determined by the State issuing them regardless of the State of residence of the holder of the licence.

Article 2

For the purposes of this Directive, 'normal residence' means the place where a person usually lives, that is for at least 185 days in each calendar year, because of personal and occupational ties, or, in the case of a person with no occupational ties because of personal ties which show close links between that person and the place where he is living.

However, the normal residence of a person whose occupational ties are in a different place from his personal ties and who consequently lives in turn in different places situated in two or more Member States shall be regarded as being the place of his personal ties, provided that such person returns there regularly. This last condition need not be met where the person is living in a Member State in order to carry out a task of a definite duration. Attendance at a university or school shall not imply transfer of normal residence

Article 3

1. The oval on page 1 of the Community model driving licence shall contain the distinguishing sign of the Member State issuing the licence.

2. Member States shall take the necessary steps to avoid any risk of forgery of driving licences.

Article 4

1. The driving licence provided for in Article 1 shall authorize the driving of vehicles in the following categories :

- Category A : Motorcycles with or without side-car;
- Category B : Motor vehicles with a maximum authorized mass not exceeding 3 500 kg and comprising not more than eight seats in addition to the driver's seat;
- Category C : Motor vehicles other than those in category D and whose maximum authorized mass exceeds 3 500 kg;
- Category D : Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat;
- Category E : Combinations of vehicles of which the tractor vehicle is in a category or categories for which the driver is licensed (B, C or D), but which are not themselves in that category or categories;

2. Paragraph 1 may apply to motor vehicles in Categories B, C and D to which a trailer whose maximum authorized mass does not exceed 750 kg is coupled.

3. Within Category E a specific driving licence shall be issued for driving the following vehicle combinations :

Subcategory B + E : Combinations of vehicles where the tractor vehicle is in category B and its trailer has a maximum authorized mass of over 750 kg.

Nevertheless, a Category B licence is sufficient provided that ;

- the maximum authorized mass of the trailer does not exceed the unladen mass of the vehicle;

and

- the maximum authorized mass of the combination of vehicles does not exceed 3 500 kg.

Subcategory C + E : Combinations of vehicles where the tractor vehicle is in Category C and its trailer has a maximum authorized mass of over 750 kg.

Subcategory D + E : Combinations of vehicles where the tractor vehicle is in Category D and its trailer has a maximum authorized mass of over 750 kg.

4. Within Categories A, B, C and D and Subcategories C + E and D + E a specific driving licence may be issued for driving the following vehicles :

- Category A : - Light motorcycles whose cubic capacity does not exceed 125 cm³;

- Motorcycles whose cubic capacity does not exceed 400 cm³ with a maximum power of 35 kW;

With regard to these limits, Member States may lay down standards with lower cubic capacity and/or power and may add other restrictions, e.g on mass, power/mass ratio or number of revolutions of the engine per minute.

- Category B : Powered tricycles and quadricycles;

- Category C : Motor vehicles other than those in Category D and whose maximum authorized mass is over 3 500 kg but not more than 7 500 kg;

- Category D : Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat but not more than 16 seats in addition to the driver's seat.

- Subcategory

C + E : Combinations of vehicles where the tractor vehicle is in Category C but the maximum authorized mass does not exceed 7 500 kg and its trailer has a maximum authorized mass of over 750 kg.

- Subcategory

D + E : Combinations of vehicles where the tractor vehicle is in Category D but does not have more than 16 seats in addition to the driver's seat and its trailer has a maximum authorized mass of over 750 kg.

5. For the purposes of this Article :

- "Power-driven vehicle" means any self-propelled vehicle running on a road other than a rail-borne vehicle;
- "Motorcycles" means any two-wheeled vehicles with a maximum design speed exceeding 50 km/h or, if it is powered by an internal combustion engine, with a capacity of over 50 cm³; a side-car shall be treated in the same way as such a vehicle;
- "Tricycle" and "quadricycle" mean respectively any three or four-wheeled vehicle in Category B with a maximum design speed of over 50 km/h or, if these vehicles are powered by a spark-ignition internal combustion engine, with a cubic capacity of more than 50 cm³ or any other engine of equivalent power. The unladen mass shall not exceed 500 kg. The unladen mass of electrically-propelled vehicles shall not take account of the battery mass.

Member States may set lesser standards regarding the unladen mass and add others, such as the maximum cubic capacity or power.

- "motor vehicle" means any power-driven vehicle, other than a motorcycle, which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods. This term shall include trolleybuses, i.e. vehicles connected to an electric conductor and not rail-borne. It shall not include agricultural or forestry tractors;
- "agricultural or forestry tractor" means any power-driven vehicle running on wheels or tracks, having at least two axles, the principal functioning of which lies in its tractive power, which is specially designed to pull, push, carry or operate certain tools, machines or trailers used in connection with agricultural or forestry operations, and the use of which for carrying persons or goods by rail or drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods is only a secondary function.

6. Member States may, after consulting the Commission, derogate, provided that this is mentioned in the driving licence, from the speeds indicated at the second and third indents of paragraph 5 of this Article, provided that provision is made for lower speeds.

Article 5

1. Driving licences with restrictive conditions may be issued to or renewed for physically handicapped drivers as long as the vehicles they drive are adapted to their needs. Any restriction made in the driving licence shall state the type of modification required to the vehicle, any prosthesis that the driver must wear and, where appropriate, the period of validity. Where the wearing of corrective lenses is required for the purpose of driving the vehicle this shall be marked on the driving licence.

2. If, because of a physical handicap, the applicant can only obtain a driving licence for certain types of vehicle or for vehicles adapted to his needs, the driving test provided for in Article 7 shall be taken in such a vehicle. Driving licences issued after passing the test with a specially adapted vehicle shall only be valid for vehicles that are modified with the conditions attached to the driving licence.

Article 6

1. The issue of the driving licences shall be subject to the following conditions ;

- (a) licences for categories C and D shall be issued only to drivers already entitled to drive vehicles in category B;
- (b) licences for combinations of vehicles in the subcategories of category E shall be issued only to drivers already entitled to drive vehicles in categories B, C or D.

2. The validity of the driving licences provided for in Article 1 shall be determined as follows ;

- (a) licences granted for subcategories C + E or D + E shall be valid for combinations of vehicles in subcategory B + E;
- (b) licences granted for subcategory C + E shall be valid for subcategory D + E as long as their holders are already entitled to drive vehicles in category D;

3. At national level, Member States may recognize the following as valid ;

- (a) licences granted for category A may also be valid for driving tricycles and quadricycles;
- (b) licences granted for categories B, C or D may also be valid for driving light motorcycles. This validity may, however, be limited to vehicles with lesser standards than those provided for by the definition of this subcategory.

Article 7

1. The issue of the driving licence shall be subject to the following minimum conditions :

- (a) Category A and category B : Applicants must be at least 18 years of age.

Member States may derogate from the provision and issue these licences from the age of 17 years.

- (b) Category C : In the case of drivers engaged in the carriage of goods, the minimum age at which driving licences may be issued shall be as laid down in Regulation 3820/85. ¹

- (c) Category D : In the case of drivers engaged in the carriage of passengers, the minimum age at which driving licences may be issued shall be as laid down in Regulation 3820/85. ¹

- (d) Category E : (i) Subcategory B + E : See category B,
(ii) Subcategory C + E : See category C,
(iii) Subcategory D + E : See category D.

¹ Council Regulation (EEC) No 3820/85 of 20 December 1985 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport (OJ No L 370, 31.12.1985)

(e) optional subcategories :

- Light motorcycles ; with a maximum cubic capacity of 125 cm³ : applicants must be at least 16 years of age.
- Motorcycles with a maximum cubic capacity of 400 cm³ or a maximum power of 35 kW ; applicants must be at least 18 years of age. Member States applying this minimum age for this subcategory may raise the minimum age for issuing driving licences for motorcycles with a cubic capacity of more than 400 cm³ or a power of more than 35 kW to 20 years.
- Tricycles and quadricycles ; applicants must be at least 16 years of age.

Member States that introduce optional subcategories into category A may make the issue of driving licences for the higher subcategory conditional on two years driving experience in the subcategory immediately below.

2. Member States may refuse to recognize the validity on their territory of driving licences issued to drivers under 18 years of age.

¹ Council Regulation (EEC) No 3820/85 of 20 December 1985 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport (OJ No L 370, 31.12.1985)

Article 8

1. A driving licence shall, however, be issued only to those applicants

(a) who have passed a skills and behaviour test and a knowledge test and who meet medical standards, the minimum requirements of which may not be less stringent than those set out in Annexes II and III;

(b) who have their normal residence in the territory of the Member State issuing the licence.

2. After consulting the Commission, Member States may apply to the issue of driving licences the provisions of their national regulations relating to conditions other than those referred to in paragraph 1 of this Article provided that they are objectively justified.

3. National provisions regarding the withdrawal of the right to make use of a driving licence shall also apply to drivers who no longer satisfy the requirements for the issue or renewal of a driving licence in regard to the knowledge, skill and behaviour connected with the driving of a power-driven vehicle and the state of health of the holder of the driving licence subject, in this case, to an authorized medical opinion.

4. The provision of Annex III shall not prevent a Member State from providing that a driver who obtained a driving licence before 1 July 1990 under less stringent conditions than those provided for in that Annex may have that licence regularly renewed under the conditions pertaining when he obtained it.

5. Member States may, after consulting the Commission, derogate from the provisions of Annex III where such derogations are compatible with the development of medical science and with the principles laid down therein.

Article 9

Without prejudice to the provisions which may be adopted by the Council in this regard, each Member State shall retain the right to fix, on the basis of national criteria, the period of validity of the Community driving licences which it issues.

Article 10

1. Where the holder of a valid national driving licence issued by a Member State takes up normal residence in another Member State, he may request that his driving licence be exchanged for an equivalent licence issued by the competent authorities in the Member State in which he has taken up his new residence.

2. It shall be for the Member State effecting the exchange to check, if necessary, whether the licence submitted is in fact still valid. The Member State effecting the exchange shall return the old licence to the authorities of the Member State which issued it.

3. Where a Member State exchanges a licence, issued by a third country, for a Community model driving licence, such exchange shall be recorded in the licence, as shall any subsequent renewal or replacement of that licence. Article 1 (2) shall not apply to such a licence. A Community model driving licence may in any event be issued only if the licence issued by the third country has been surrendered to the competent authorities of the Member State issuing the Community licence.

Article 11

Member States shall, pursuant to the procedure laid down in Article 12, establish equivalences insofar as they make use of the optional subcategories set out in Article 4.

Article 12

Five years after implementation of the Directive, the Council, acting on a proposal from the Commission, shall review the national provisions regarding optional subcategories established in conjunction with Article 4 with a view to their harmonization or elimination.

Article 13

Vehicles used for the behaviour and skill test, as referred to in Annex II, which entered into service before the date on which this Directive enters into force may only be used after that date for a period not exceeding three years if they do not meet the criteria laid down for such vehicles in Annex II, point 8.1.2.

Article 14

1. After consulting the Commission, the Member States shall, in good time and at the latest by 31 December 1989, adopt the laws, regulations or administrative provisions necessary for the implementation of this Directive from 1 July 1990.

However, no provisions should be adopted concerning Article 7 (1)(b), (c), (d)(ii) and (iii) of the Directive if the vehicles concerned by that Article fall within the scope of Section II of Council Regulation (EEC) No 3820/85 of 20 December 1985 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport.¹

2. The Member States shall assist one another in the implementation of this Directive.

¹ OJ No L 370, 31.12.1985, p. 1.

Article 15

The First Council Directive 80/1263/EEC¹ shall be replaced on the date that this Directive enters into force.

Article 16

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels,

For the Council,
The President

¹ First Council Directive of 4 December 1980 on the introduction of a Community driving licence.

ANNEX I

COMMUNITY MODEL DRIVING LICENCE⁽¹⁾

		MEMBER STATE DRIVING LICENCE Kørekort Führerschein Άδεια οδήγησης Permiso de Conducción Permis de Conduire Ceadúnas Tiomána Patente di Guida Rijbewijs Carta de Condução EUROPEAN COMMUNITIES Model												
1 Surname 2 Other names 3 Date and place of birth 4 Permanent place of residence 5 Issued by 6 Authorised on 7 Valid until 8 Expiry (Photo) (Signature etc.) Signature of holder	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">Categories of vehicles for which the permit is valid</th> <th style="width: 15%;">Stamp</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A Motorcycles > 50 k.p.h. with or without sidecar</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B Motor vehicles other than those in category A with an authorized maximum mass not exceeding 3.5 tonnes and not more than eight seats in addition to the drivers seat</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C Motor vehicles used for the carriage of goods and whose authorized maximum mass exceeds 3.5 tonnes</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D Motor vehicles used for the carriage of passengers with more than eight seats in addition to the driver's seat</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E Combinations of vehicles of which the drawing vehicle is in categories B, C or D but which are not themselves in that category or categories</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Categories of vehicles for which the permit is valid	Stamp	A Motorcycles > 50 k.p.h. with or without sidecar		B Motor vehicles other than those in category A with an authorized maximum mass not exceeding 3.5 tonnes and not more than eight seats in addition to the drivers seat		C Motor vehicles used for the carriage of goods and whose authorized maximum mass exceeds 3.5 tonnes		D Motor vehicles used for the carriage of passengers with more than eight seats in addition to the driver's seat		E Combinations of vehicles of which the drawing vehicle is in categories B, C or D but which are not themselves in that category or categories		Additional information
Categories of vehicles for which the permit is valid	Stamp													
A Motorcycles > 50 k.p.h. with or without sidecar														
B Motor vehicles other than those in category A with an authorized maximum mass not exceeding 3.5 tonnes and not more than eight seats in addition to the drivers seat														
C Motor vehicles used for the carriage of goods and whose authorized maximum mass exceeds 3.5 tonnes														
D Motor vehicles used for the carriage of passengers with more than eight seats in addition to the driver's seat														
E Combinations of vehicles of which the drawing vehicle is in categories B, C or D but which are not themselves in that category or categories														

222 mm

⁽¹⁾ The comments on the model Community driving licence will be found on page 19 below.
 A specimen Community driving licence (Belgium) appears on page 20 below.

Comments on the model driving licence shown on page 13

1. The colour of the Community driving licence shall be pink.
2. On the cover page:
 - mention of the name of the Member State issuing the licence shall be optional;
 - the distinguishing sign of the Member State issuing the licence shall be entered in the oval;
 - the words 'driving licence' shall be printed in large type in the language or languages of the Member State issuing the licence. They shall appear, after a suitable space, in small type in the other languages of the European Communities;
 - the words 'European Communities model' shall be printed in the language or languages of the Member State issuing the licence.
3. The printed entries on the other pages shall be in the language or languages of the Member State issuing the licence.
4. The page entitled 'Additional information' is designed for details of any restriction or extension of the conditions governing the validity of the licence. This page may also be used for showing the period of validity of the licence where this varies.

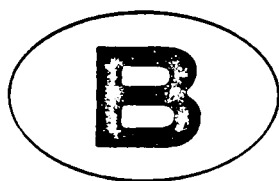
Additional information	
Valid until:	Renewed until:
.....	
Issued on:	on:
.....	

5. Other comments may be entered on the remaining blank pages. Where appropriate, Member States may enter on them categories of vehicles not covered by this Directive or may subdivide categories A, B, C, D and E in the corresponding page.
6. Member States shall have the right to:
 - dispense with the photograph requirement;
 - replace the permanent place of residence by the postal address;



SPECIMEN COMMUNITY MODEL LICENCE: BELGIAN LICENCE
(FOR INFORMATION)

KONINKRIJK BELGIË

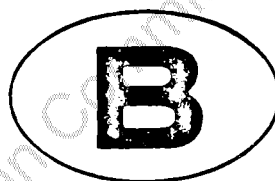


RIJBEWIJS

Kørekort
Führerschein
Άδεια οδήγησης
Permiso de Conducción
Driving Licence
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di Guida
Carta de Condução

Model van de
EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ROYAUME DE BELGIQUE



**PERMIS
DE CONDUIRE**

Kørekort
Führerschein
Άδεια οδήγησης
Permiso de Conducción
Driving Licence
Ceadúnas Tiomána
Patente di Guida
Rijbewijs
Carta de Condução

Modèle des
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Historical Archives of the European Commission



Annex II

**I. KNOWLEDGE, SKILL AND BEHAVIOUR
FOR DRIVING A MOTOR VEHICLE**

1. Preamble

To drive safely, drivers of all motor vehicles must have the knowledge, skill and behaviour to be able :

- to recognize traffic dangers and to assess their seriousness;
- to have sufficient command of their vehicle not to create dangerous situations and to react appropriately should such situations occur;
- to comply with road traffic regulations, and in particular those intended to prevent road accidents and to maintain the flow of traffic;
- to detect and remedy any major technical faults in their vehicles, and in particular those posing a safety hazard;
- to take account of factors affecting driving behaviour (e.g. alcohol, fatigue, eyesight, etc.) so as to retain full use of the faculties needed to drive safely;
- to help ensure the safety of all road users, and in particular of the weakest and most exposed, by showing due respect for others.

2. Knowledge

Drivers must demonstrate a knowledge and sound understanding of the following fields :

- 2.1 importance of alertness and of attitudes to other road users;
- 2.2 mechanical aspects with a bearing on road safety; in particular they must be sufficiently familiar with, and be able to put right, the most common faults in the steering system, tyres, lights and direction indicators, reflectors, rear-view mirrors, wind-screen washers and wipers, the exhaust system and seat-belts;
- 2.3 the most important principles concerning braking distances and roadholding under various weather and road conditions;
- 2.4 perception, judgment and decision taking, especially reaction time, as well as changes in driving behaviour due to the influence of alcohol, drugs and medicaments, state of mind and fatigue;
- 2.5 specific risk factors related to the age and lack of experience of other road users, including pedestrians and in particular children, adolescents and elderly people, in order to be able to predict their behaviour in traffic situations;
- 2.6 specific driving characteristics of various types of vehicle and of the different fields of view of their drivers, to be able to predict how the driver will behave or the vehicle move in traffic;

- 2.7 risk factors related to various road conditions, as they change with the weather and the time of day or night;
- 2.8 characteristics of various types of road and of the related statutory requirements;
- 2.9 statutory vehicle safety equipment, and in particular the use of seat-belts wherever statutorily required and child safety equipment;
- 2.10 general rules regarding vehicle use in regard to environment (especially noise and pollution);
- 2.11 road traffic regulations, in particular as regards road signs, signals, rights of way and speed limits;
- 2.12 rules concerning administrative documents required for the use of vehicles;
- 2.13 rules specifying how the driver must behave in the event of an accident (setting warning devices and raising the alarm) and the measures which he can take to assist road accident victims where necessary;
- 2.14 safety factors relating to vehicle loading and persons carried.

3. Skills

The rules set out below apply only to the extent that they are compatible with the characteristics of the vehicle.

- 3.1 Drivers must be able to prepare for safe driving by :
 - 3.1.1 checking the condition of the tyres, lights, reflectors, steering, brakes, direction indicators and audible warning device;

- 3.1.2. en effectuant les réglages nécessaires pour avoir une position assise correcte ;
- 3.1.3. en ajustant les rétroviseurs et la ceinture de sécurité ;
- 3.1.4. en contrôlant la fermeture des portes.
- 3.2 Les conducteurs devront être aptes à utiliser les commandes du véhicule :
- le volant
 - l'accélérateur
 - l'embrayage
 - la boîte de vitesse
 - le frein à main et à pied
- et ce dans les conditions suivantes :
- 3.2.1. en mettant en marche le moteur et en démarrant sans à-coups (aussi bien sur le plat, qu'en montée ou en descente) ;
- 3.2.2. en accélérant jusqu'à une vitesse convenable tout en maintenant le véhicule sur une trajectoire en ligne droite même lors des changements de vitesse ;
- 3.2.3. en adaptant la vitesse lors d'un changement de direction à un carrefour à droite ou à gauche, éventuellement dans des espaces étroits et en maîtrisant la trajectoire du véhicule ;
- 3.2.4. en effectuant une marche arrière, en maintenant une trajectoire rectiligne et en utilisant la voie de circulation adaptée pour tourner à droite ou à gauche à un angle de rue

3.2.5 performing a three-point turn (using forward and reverse gears) on a suitably narrow stretch of road;

3.2.6 braking accurately to a stop, if need be by performing an emergency stop;

3.2.7 parking the vehicle and leaving a parking space (parallel, oblique or right-angle) both forwards and in reverse, on the flat, uphill and downhill.

3.3 Under the conditions set out in 3.2 drivers must be able to use the secondary controls of the vehicle: windscreen wipers, windscreen washers, demister and air-conditioning, lights, etc.

4. Behaviour

4.1 Drivers must be able to perform all the usual manoeuvres in complete safety in normal traffic situations, taking all the necessary precautions :

4.1.1 observing (including the use of the rear-view mirrors) road alignment, markings, signs and signals and potential or actual risks;

4.1.2 communicating with other road users using the authorized means;

4.1.3 reacting in actual risk situations;

4.1.4 Complying with road traffic regulations and the instructions of the police, traffic wardens, etc.

4.1.5 showing due respect for other road users.

4.2 Drivers must also have the skills needed, in traffic situations :

4.2.1 to move off from the kerb and/or a parking space;

- 4.2.2 to drive with the vehicle correctly positioned on the road, adjusting speed to traffic conditions;
- 4.2.3 to keep the right distance between vehicles;
- 4.2.4 to change lanes;
- 4.2.5 to pass parked or stationary vehicles and obstacles;
- 4.2.6 to pass oncoming vehicles, including in confined spaces;
- 4.2.7 to overtake in various situations;
- 4.2.8 to approach and cross level crossings;
- 4.2.9 to approach and cross junctions
- 4.2.10 to turn right and left at junctions or to leave the carriageway;
- 4.2.11 to take the necessary precautions when alighting from the vehicle.

5. Specific requirements for driving Category A, C, D, C+E and D+E vehicles

5.1 Category A

Drivers of Category A vehicles must know how :

- 5.1.1 to adjust their crash-helmet and to check the other safety devices on the vehicle;
- 5.1.2 to remove the motorcycle from its stand and to move it, without the aid of the engine, by walking alongside the vehicle;
- 5.1.3 to park the motorcycle on its stand;
- 5.1.4 to perform a U-turn;

5.1.5 to keep the vehicle balanced at various speeds, including slow speeds, and in different driving situations, also whilst carrying a passenger;

5.1.6 to lean over to turn.

5.2 Categories C, D, C+E and D+E

Drivers of vehicles in these categories must demonstrate a knowledge and sound understanding of the fields set out below:

5.2.1 obstructions to the visibility of the driver and other users caused by the characteristics of their vehicle;

5.2.2 the effect of wind on the course of the vehicle;

5.2.3 rules on vehicle weights and dimensions;

5.2.4 rules on driving hours, rest periods and use of the tachograph;

5.2.5 principles of braking systems and speed governors

5.2.6 precautions to be taken when overtaking because of the danger of splashing spray or mud;

5.2.7 reading a road map.

They must also be capable of :

5.2.8 checking the power-assisted braking and steering systems;

5.2.9 using the various braking systems;

5.2.10 using the speed governor;

5.2.11 adjusting course when turning to allow for the length of vehicle and its overhangs.

5.3 Categories C and C + E

Drivers of vehicles in these categories must:

5.3.1 know the safety factors relating to vehicle loading.

5.4 Category C + E

Drivers of vehicles in this subcategory must be capable of:

5.4.1 coupling and uncoupling the trailer or semi-trailer to and from the tractor.

5.5 Category D

Drivers of vehicles in this category must demonstrate a knowledge of:

5.5.1 the rules concerning persons carried;

5.5.2 how to behave in the event of an accident.

They must also be capable of :

5.5.3 taking special vehicle safety measures.

6. Use of the vehicle

All drivers must be capable of driving their vehicles on various types of roads, both in urban areas and on the open road and in various traffic density conditions, both in daylight and at night.

MINIMUM REQUIREMENTS FOR DRIVING TESTS

The Member States shall take the necessary measures to ensure that applicants for driving a vehicle possess the knowledge and skills and exhibit the behaviour required for driving a motor vehicle.

A test introduced to this effect must consist of:

- a theoretical test
- a test of skills and behaviour

The conditions under which this test shall be conducted are set out below.

7. Theory test

7.1 Form

The form chosen shall be such as to make sure that the applicant has the required knowledge of the subjects listed in paragraphs 2 and 5 in this Annex.

7.2 Content of the test concerning all vehicle categories.

The numbers refer to paragraph 2 of this Annex.

7.2.1 Questions must be asked on each of the subjects listed below, the content of the questions being left to the discretion of each Member State.

7.2.1.1 Road traffic regulations
point 2.11.

7.2.1.2 The driver
points 2.1 and 2.4

7.2.1.3 The road
points 2.3, 2.7 and 2.8.

7.2.1.4 Other road users
points 2.5 and 2.6

7.2.1.5 General rules and regulations and other matters
Points 2.12, 2.13 and 2.14

7.2.2 The test provided for in paragraph 7.2.1 above should be completed
by a random check on one of the following points: 2.2, 2.9 and
2.10 concerning the vehicle.

7.3 Specific provisions concerning categories C, D, C + E and D + E.

The test provided for in paragraph 7.2 above will be completed for
applicants to drive vehicles in categories C, D, C + E and D + E:

7.3.1 by an obligatory check of the following points under paragraph 5
in this Annex.

7.3.1.1 Categories C, D, C + E and D + E

Points 5.2.3, 5.2.4 (except use of the tachograph, which is dealt
with in point 9.3.1) and 5.2.5.

7.3.1.2 Category D

Points 5.5.1 and 5.5.2

7.3.2 by a random check of one of the following points:

5.2.1, 5.2.2, and 5.2.6.

8. Test of skills and behaviour

8.1 The vehicle and its equipment

- 8.1.1 The driving of a vehicle with manual transmission shall
be subject to the passing of a skills and behaviour test
taken on a vehicle with manual transmission.

If an applicant takes a test on a vehicle with automatic transmission this shall be recorded on any licence issued on the basis of such tests. Licences with this endorsement shall be used only for driving vehicles with automatic transmission.

8.1.2 Vehicles to be used for the test

Category A: Motorcycle, without sidecar, with a minimum power of 30 kW or a minimum capacity of 350 cm³ and a minimum mass of 170 kg.

Optional subcategory: light motorcycles

- Motorcycle with a minimum capacity of 80 cm³.

Optional subcategory: Motorcycle with a maximum power of 35 kW:

- The vehicle defined for Category A, or
- Motorcycles with a minimum power of 20 kW or a minimum capacity of 240 cm³ and a minimum mass of 120 kg.

Category B: Four-wheeled Category B vehicle capable of a speed of at least 100 km/h.

Optional subcategory tricycles and quadricycles :

Tricycles or quadricycles capable of a speed of 60 km/h

Category C: Category C vehicles with a maximum authorized mass of at least 11 000 kg and capable of a speed of at least 80 km/h.

Optional subcategory for a limited C licence:

Category C vehicles with a maximum authorized mass of at least 4 000 kg and capable of a speed of 80 km/h.

Category D: Category D vehicles not less than 9 m in length and capable of a speed of 80 km/h.

Optional subcategory for a limited D licence:

Category D vehicles capable of a speed of 80 km/h.

Category E: Mandatory subcategories.

B + E : Combinations of vehicles with a maximum authorized mass of over 3 500 kg comprising a Category B vehicle and a trailer with a maximum authorized mass of at least 1 250 kg and capable of a speed of 100 km/h;

C + E : - articulated vehicles with a maximum authorized mass of at least 21 000 kg and capable of a speed of 80 km/h, or
- combinations of vehicles comprising a Category C vehicle and a trailer with at least two axles, one of which at least must be a steering axle, and a wheelbase of at least 4 m, with a maximum authorized mass of the combination of not less than 21 000 kg and capable of 80 km/h;

D + E : Combinations comprising a Category D test vehicle and a trailer with a maximum authorized mass of not less than 1 250 kg and capable of 80 km/h.

Optional subcategories:

C + E : Combinations of vehicles comprising a Category C vehicle with a maximum authorized mass of not less than 4 000 kg and a trailer with a maximum authorized mass of not less than 2 000 kg. The length of the combination must not be less than 6 m. It must be capable of 80 km/h.

D + E : Combinations of vehicles comprising a Category D test vehicle and a trailer with a maximum authorized mass of not less than 1 250 kg and capable of 80 km/h.

8.2 Skills and behaviour

The rules set out below apply only where they are compatible with the characteristics of the vehicle.

8.2.1 Preparation of the vehicle

Applicants must demonstrate that they are capable of preparing to drive safely by satisfying the following requirements (the references are to paragraph 3.1 in this Annex): Points 3.1.2, 3.1.3 (the point on seat-belts applies only if the law requires one to be worn) and 3.1.4.

8.2.2 Control of the vehicle

Applicants must demonstrate that they are capable of using the vehicle controls by satisfactorily performing the following manoeuvres (the references are to paragraph 3.2 of this Annex):

Points 3.2.1 (starting on the flat and uphill), 3.2.2, 3.2.3 and 3.2.6 (except emergency stops, which are dealt with in point 10.1.1).

A selection of the manoeuvres referred to under points 3.2.4, 3.2.5 and 3.2.7 shall be tested (at least two manoeuvres for the three points, including one in reverse gear). The manoeuvre specified in point 3.2.5 need not be tested for vehicle categories C, D and E. Applicants for a licence in these categories must reverse along a curve, the line of which shall be left to the discretion of the Member States.

8.2.3 Behaviour in traffic

Applicants must perform all the following manoeuvres referred to in paragraph 4 of this Annex in normal traffic situations, in complete safety and taking all necessary precautions:

Points 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.9 and 4.2.10 plus the manoeuvres mentioned in points 4.2.6, 4.2.7 and 4.2.8 if the opportunity is given.

8.3 Specific provisions concerning Categories A,C,D and E.

In addition to the abovementioned manoeuvres, applicants for Category A,C,D and E licences must perform the following manoeuvres (the references are to paragraph 5 in this Annex):

8.3.1 Category A

Points 5.1.2 (removing the motorcycle from its stand and possibly moving it, without the aid of the engine, by walking alongside), 5.1.3 and 5.1.6. If the law requires a crash-helmet to be worn, the adjustment of the helmet shall be checked. A selection of the checks listed under point 5.1.1 shall be tested. The ability to keep balance (point 5.1.5) must be tested at various speeds, including slow speeds, and in different driving situations except the transport of passengers, which is dealt with in point 9.1.2.1.

8.3.2 Categories C, D and E

Points 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10 and 5.2.11.

8.3.3 Category D

Point 5.5.3

9. Theory or practical test

9.1 The applicant's skills and behaviour in the areas listed below must be tested either in the theory test or in the practical test, at the discretion of the Member States.

9.1.1 All categories

9.1.1.1 random checks on the condition of the tyres, lights, reflectors, steering, brakes, direction indicators and audible warning device.

9.1.1.2 precautions necessary when alighting from the vehicle.

9.1.2 Category A

9.2.1 keeping balance whilst carrying a passenger.

9.1.3 Categories C, D and E

9.3.1 use of the tachograph

9.1.4 Category C + E

9.1.4.1 attaching and detaching a trailer or semi-trailer to/from its tractor vehicle.

9.1.4.2 safety factors relating to vehicle loading.

9.2 Reading a road map may be tested either in the theory or in the practical test.

10. Optional practical test

The aspects of the applicants' skill and behaviour listed below may also be tested in the course of the practical test.

10.1 All categories

10.1.1 emergency stop.

10.2 Category A

10.2.1 U-turn

11. Marking of the practical test

For each of the abovementioned driving situations, the assessment must reflect the degree of ease with which the applicant handles the vehicle controls and his demonstrated capacity to drive in traffic in complete safety.

The examiner must feel safe throughout the test. Errors or dangerous conduct immediately endangering the safety of the test vehicle, its passengers or other road users shall be penalized by failing the test, whether or not the examiner has to intervene. None the less the examiner shall be free to decide whether or not the practical test should be completed.

12. Length of the test

The length of the test and the distance travelled must be sufficient to assess the skills and behaviour laid down in paragraphs 8 and 9. In no circumstances should the time spent driving on the road be less than 25 minutes for Categories A and B and 45 minutes for the other categories.

13. Location of the test

The part of the test to assess the applicant's control over the vehicle may be conducted on a special testing ground. Wherever possible, the part of the test to assess behaviour in traffic should be conducted on roads outside built-up areas, expressways and motorways, as well as on urban streets which should represent the problems likely to be encountered by drivers.

It is also desirable for the test to take place in various traffic density conditions.

ANNEX III

MINIMUM STANDARDS OF PHYSICAL AND MENTAL FITNESS FOR DRIVING A MOTOR VEHICLE

DEFINITIONS

1. For the purposes of this Annex, drivers are classified in two groups:
 - 1.1. Group 1: drivers of vehicles of categories A and B and subcategory B + E,
 - 1.2. Group 2: drivers of vehicles of categories C and D and of the other subcategories of category E.
 - 1.3. The national legislation may provide for the provisions set out in this Annex for Group 2 drivers to apply to drivers of category B vehicles using their driving licence for professional purposes (taxis, ambulances, etc.).
2. Similarly, applicants for a first driving licence or for the renewal of a driving licence are classified in the group to which they will belong once the licence has been issued or renewed.

MEDICAL EXAMINATIONS

3. Group 1: applicants shall be required to undergo a medical examination if it becomes apparent, when the necessary formalities are being completed or during the tests which they have to undergo prior to obtaining a driving licence, that they have one or more of the medical disabilities mentioned in this Annex.

Applicants for a first licence and drivers aged over 75 shall undergo such periodic medical examinations as may be prescribed by national laws.

4. Group 2: applicants shall undergo a medical examination before a driving licence is first granted to them and thereafter drivers shall undergo such periodic examinations as may be prescribed by national laws.
5. The standards set by member States for issuing driving licences may be stricter than those set out in this Annex.

SIGHT

6. All applicants for a driving licence should undergo an appropriate investigation to ensure that they have adequate visual acuity for driving motor vehicles. Where there is reason to doubt that the applicant's vision is adequate, he should be examined by a competent medical authority. At this examination attention should be paid to the following in particular : visual acuity, field of vision, twilight vision and progressive eye diseases.

For the purpose of this Annex intra-ocular lenses shall not be considered corrective lenses.

Group 1:

- 6.1. Applicants for a driving licence or for the renewal of such a licence shall have a visual acuity, with corrective lenses if necessary, of at least 0.6 when using both eyes together. Driving licences should not be granted or renewed if, in the event of medical examination, it is shown that the horizontal field of vision is less than 120° or that the person concerned suffers from any other eye condition that would compromise safe driving. Where a progressive eye disease is diagnosed or declared, driving licences may be issued or renewed subject to the applicant undergoing regular examinations by a competent medical authority.

- 6.2. Applicants for a driving licence or for the renewal of such a licence who have total functional loss of vision in one eye or use only one eye (e.g. in the case of diplopia) must have a visual acuity of at least 0.6, with corrective lenses if necessary. The competent medical authority must certify that this condition of monocular vision has existed sufficiently long to allow adaptation and that the field of vision in this eye is normal.

Group 2:

- 6.3. Applicants for a driving licence or for the renewal of such a licence must have a visual acuity, with corrective lenses if necessary, of at least 0.8 in the better eye and of at least 0.5 in the worse eye. If corrective lenses are used to attain the values of 0.8 and 0.5, the uncorrected acuity in each eye must reach 0.05 or the minimum acuity (0.8 and 0.5) must be achieved either by correction by means of glasses with a power not exceeding plus or minus 4 dioptries or with the aid of contact lenses (uncorrected vision = 0.05). The correction must be well tolerated. Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers without a normal field of vision or suffering from diplopia.

HEARING

7. Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers in group 2 if their hearing is so deficient that it interferes with the proper discharge of their duties.

PERSONS WITH A LOCOMOTOR DISABILITY

8. Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers suffering from complaints or abnormalities of the locomotor system which make it dangerous to drive a motor vehicle.

Group 1:

- 8.1. Driving licences subject to certain restrictions, if necessary, may be issued to physically handicapped applicants or drivers following the issuing of an opinion by a competent medical authority. This opinion must be based on a medical assessment of the complaint or abnormality in question and, where necessary, on a practical test. It must also indicate what type of modification to the vehicle is required and whether the driver needs to be fitted with an orthopaedic device, in so far as the test of driving ability and behaviour demonstrates that with such a device driving would not be dangerous.
- 8.2. Driving licences may be issued to or renewed for any applicant suffering from a progressive complaint on condition that the disabled person is periodically examined to check that the person is still capable of driving the vehicle completely safely.

Where the handicap is static, driving licences may be issued or renewed without the applicant being subject to regular medical examination.

Group 2:

- 8.3. The competent medical authority shall give due consideration to the additional risks and dangers involved in the driving of vehicles covered by the definition of this group.

CARDIOVASCULAR DISEASES

9. Any disease capable of exposing an applicant for a first licence or a driver applying for renewal to a sudden failure of the cardiovascular system such that there is a sudden impairment of the cerebral functions constitutes a danger to road safety.

Group 1:

- 9.1. Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers with serious arrhythmias.

- 9.2. Driving licences may be issued to or renewed for applicants or drivers wearing a pacemaker subject to authorized medical opinion and regular medical check-ups.
- 9.3. The question whether to issue or renew a licence for applicants or drivers suffering from abnormal arterial blood pressure shall be assessed with reference to the other results of the examination, any associated complications and the danger they might constitute for road safety.
- 9.4. Generally speaking, a driving licence shall not be issued to or renewed for applicants or drivers suffering from angina during rest or emotion. The issuing or renewal of a driving licence to any applicant or existing licence holder having suffered myocardial infarction shall be subject to authorized medical opinion and, if necessary, regular medical examination.

Group 2:

- 9.5. The competent medical authority shall give due consideration to the additional risks and dangers involved in the driving of vehicles covered by the definition of this group.

DIABETES MELLITUS

10. Driving licences may be issued to or renewed for applicants or existing licence holders suffering from diabetes mellitus subject to authorized medical opinion and regular medical check-ups appropriate to each case.

Group 2:

- 10.1. Only in very exceptional cases may driving licences be issued to or renewed for applicants or drivers in this group suffering from diabetes mellitus and requiring insulin treatment, and then only where duly justified by authorized medical opinion and subject to regular medical check-ups.

NEUROLOGICAL DISEASES

11. Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers suffering from a serious neurological disease, unless the application is supported by authorized medical opinion.

For example, neurological disturbances associated with diseases or surgical intervention affecting the central or peripheral nervous system, which lead to sensory or motor deficiencies and affect balance and coordination must be taken into account in relation to their effects and the risks of progression. Where necessary, the renewal or grant of the licence may be subject to periodic assessment.

12. Epileptic seizures or other sudden disturbances of the state of consciousness constitute a serious danger to road safety if they occur to a person while driving a motor vehicle.

Group 1:

- 12.1. A licence may be issued or renewed subject to an examination by a competent medical authority and to regular medical check-ups. The authority shall decide on the state of the epilepsy or other disturbances of consciousness, its clinical form and progress (no seizure in the last two years, for example), the treatment received and the results thereof.

Group 2:

- 12.2. Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers suffering or liable to suffer from epileptic seizures or other sudden disturbances of the state of consciousness.

MENTAL DISORDERS

Group 1:

13.1. Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers who:

- suffer from severe mental disturbance, whether congenital or due to disease, trauma or neurosurgical operations;
- suffer from severe mental retardation;
- suffer from severe behavioural problems due to ageing or from personality defects leading to impaired judgment or adaptability,

unless their application is supported by authorized medical opinion and, if necessary, subject to regular medical check-ups.

Group 2:

13.2. The competent medical authority shall give due consideration to the additional risks and dangers involved in the driving of vehicles covered by the definition of this group.

ALCOHOL

14. Alcohol consumption constitutes a major danger to road safety. In view of the scale of the problem the medical profession must be very vigilant.

Group 1:

14.1. Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers who are dependent on alcohol or unable to refrain from drinking and driving.

After a proven period of abstinence and subject to authorized medical opinion and regular medical check-ups, driving licences may be issued to or renewed for applicants or drivers who have in the past been dependent on alcohol.

Group 2:

- 14.4. The competent medical authority shall give due consideration to the additional risks and dangers involved in the driving of vehicles covered by the definition of this group.

DRUGS, CHEMICALS AND MEDICAMENTS

15. Drug abuse:

Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers who are dependent on psychotropic substances, whatever category of licence is requested.

Regular use:

Group 1:

- 15.1. Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers who regularly use psychotropic substances, in whatever form, which can hamper the ability to drive safely where such large quantities are absorbed that they are likely to have an adverse effect on driving. This shall apply to all other medicaments or combinations of medicaments which can hamper the ability to drive safely.

Group 2:

- 15.2. The competent medical authority shall give due consideration to the additional risks and dangers involved in the driving of vehicles covered by the definition of this group.

RENAL DISORDERS

Group 1:

- 16.1. Driving licences may be issued to or renewed for applicants and drivers suffering from serious renal insufficiency subject to authorized medical opinion and regular medical check-ups.

Group 2:

- 16.2. Save in exceptional cases supported by authorized medical opinion, and subject to regular medical check-ups, driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers suffering from serious and irreversible renal deficiency.

MISCELLANEOUS PROVISIONS

Group 1:

- 17.1. Subject to authorized medical opinion and, if necessary, regular medical check-ups, driving licences may be issued to or renewed for applicants or drivers who have had an organ transplant or an artificial implant which affects the ability to drive.

Group 2:

- 17.2. The competent medical authority shall give due consideration to the additional risks and dangers involved in the driving of vehicles covered by the definition of this group.
18. As a general rule, where applicants or drivers suffer from any disorder which is not mentioned in the preceding paragraphs but is liable to be, or to result in, a functional incapacity affecting safety at the wheel, driving licences shall not be issued or renewed unless the application is supported by authorized medical opinion and, if necessary, subject to regular medical check-ups.

FICHE DE COMMUNICATION

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

"Proposition de directive relative au permis de conduire"1. Personnes ou groupes de personnes concernés

Tous les titulaires d'un permis de conduire et les candidats à la délivrance d'un permis.

Les administrations nationales à cause des réformes administratives nécessaires.

Les professionnels chargés de l'apprentissage de la conduite.

2. Préparation de la propositiona) Caractère novateur

Dans le cadre de l'Europe des citoyens, la proposition vise à améliorer la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite. La directive de 1980 ayant instauré le permis de conduire communautaire s'est avérée insuffisante sur ce point, notamment en établissant l'obligation d'échange du permis du titulaire qui acquerrait une résidence normale dans un autre Etat membre.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Elle maintient cependant la faculté d'échange à la demande du titulaire.

En outre, en vue d'une amélioration de la sécurité routière, le programme d'examen n'est plus une simple énumération de matières à retenir. On définit les objectifs à atteindre en matière de formation des conducteurs. C'est en fonction de ces objectifs que l'on fixe le programme d'examen.

b) Consultations effectuées par les services de la Commission

- Organisme privé chargé d'études sur la sécurité routière,
- experts gouvernementaux.

3. Actions d'informations suggérées

Communiqué de presse.

Historical Archives of the European Commission

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

Le présent projet a pour objet d'augmenter la sécurité routière et de faciliter la libre circulation des personnes dans les Etats membres.

II. Caractéristiques des entreprises concernées.

1. Les entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un Etat membre autre que celui qui a délivré leur permis de conduire.
2. Les auto-écoles chargées de l'apprentissage de la conduite des candidats au permis de conduire.
3. Les entreprises de transport.

III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises ?

les auto-écoles doivent baser leur programme de formation à la conduite sur les objectifs définis dans la Directive (annexe II).

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales ?

Voir III. Il ne semble pas en principe que des obligations spécifiques puissent être imposées aux entreprises via les autorités locales.

V. Y-a-t-il des mesures spéciales pour les P.M.E. ?

Non.

VI. Quel est l'effet prévisible ?

1. L'ensemble des entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un autre Etat membre, verront faciliter davantage par rapport à la situation présente la libre circulation de leurs employés à l'intérieur de la Communauté par le fait de la suppression de l'obligation d'échange prévue dans la directive 80/1263/CEE (voir exposé des motifs ad art. 10 et 1er et 9e considérants)

2. On peut prévoir dans certains Etats membres une augmentation du nombre des candidats à l'apprentissage de la conduite due à l'extension du programme de formation en application de l'annexe II de la directive puisque celle-ci prévoit des prescriptions spécifiques d'examen pour chaque catégorie de véhicules (à titre d'exemple, à partir de l'entrée en vigueur de la directive, quelques Etats membres dont le système n'exigeait pas certains permis spécifiques pour certaines catégories de véhicules - pour des motocyclettes; C et D pour certains types de camions et bus - devront les instaurer et par conséquent une formation spécifique sera nécessaire).

Ce fait pourrait donner des résultats favorables au niveau de l'emploi dans les auto-écoles de certains Etats membres.

3. En ce qui concerne les entreprises de transport l'impact sur la compétitivité et l'emploi sera négligeable puisque la proposition de directive ne modifie pas la situation existante pour les conducteurs professionnels, et que l'accès à la profession de conducteur continue à être régie par le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20.12.1985).

L'harmonisation des catégories de véhicules établie par la proposition de directive (en supprimant la possibilité de dérogation que permet la directive existante) et la création de sous-catégories facultatives, notamment les permis C et D limités, supposeront un meilleur niveau de professionnalisme sans modification sur le niveau de l'emploi.

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ?

Non.

ANNEXE CALENDRIER

Calendrier souhaité pour l'adoption de la directive:

- Avis du Comité Économique et Social: décembre 1988
- Avis du Parlement Européen : décembre 1988
- Décision du Conseil : février 1989

COMMISSION
DES
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Secrétariat général

(nouvelle version comme
suite à la réunion spéciale
des Chefs de Cabinet)

Bruxelles, le 29 novembre 1988.

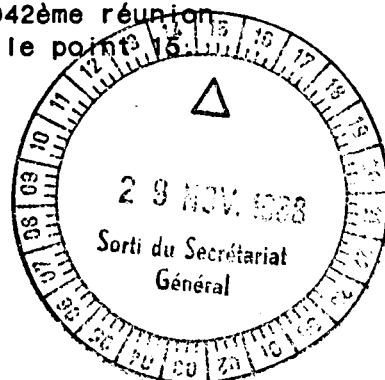
COM(88) 705/2

OJ 942/3 - Point 15

Permis de conduire européen

(Communication de M. CLINTON DAVIS, en association avec M. RIPA DI MEANA)

- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 942ème réunion
de la Commission, le mercredi 30 novembre 1988, sous le point 15.



Destinataires : MM. les Membres de la Commission

M. PEÑA
M. BRAUN
M. DEGIMBE
M. SANTARELLI
M. VILAR
M. MAYHEW
M. DEWOST

COMMUNICATION A LA COMMISSION

Objet : Proposition de directive relative au permis de conduire

1. Le Conseil a adopté le 4 décembre 1980 la première directive n° 80/1263/CEE, relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire. Cette directive qui a été mise en application pour l'essentiel le 1er janvier 1983, a instauré principalement la reconnaissance réciproque par les Etats membres des permis de conduire nationaux et l'échange des permis des titulaires qui transfèrent leur résidence normale d'un Etat membre à un autre. Elle a introduit depuis le 1er janvier 1986 l'obligation pour les Etats membres de délivrer le permis de conduire conforme à un modèle communautaire. Ces principes ont pu être acceptés parce qu'en même temps la délivrance des permis a été subordonnée à la réussite d'un examen pratique et théorique et à la satisfaction de normes médicales dont les conditions sont fixées dans des annexes à la directive.
2. Cette directive prévoit l'adoption ultérieure par le Conseil de dispositions définitives en ce qui concerne les catégories de véhicules et la durée de validité des permis. Elle prévoit également aussitôt que possible, une harmonisation plus poussée des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs.
3. La présente proposition, qui doit se substituer à la directive n° 80/1263/CEE, est destinée à répondre à ces divers engagements en vue d'une amélioration des conditions de délivrance des permis de conduire.
4. D'une part, cette harmonisation s'inscrit dans le cadre des propositions de 1986, Année européenne de la Sécurité Routière. D'autre part, la Commission s'est engagée, dans le cadre de l'Europe des Citoyens, à faire une proposition visant à assurer la reconnaissance du permis de conduire dans toute la Communauté quel que soit l'Etat de résidence du titulaire.

En effet, l'application de la directive 80/1263/CEE a posé certains problèmes notamment en ce qui concerne l'obligation d'échange des permis de conduire de titulaires ayant changé de résidence normale.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire, ce qui vise à faciliter la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui ayant délivré le permis de conduire.

5. L'entrée en vigueur de l'Acte unique n'affecte pas la base juridique de la présente proposition et la procédure de coopération ne sera pas appliquée.
6. La Commission est donc invitée à approuver la présente proposition et à la transmettre au Conseil.

Historical Archives of the European Commission

EXPOSE DES MOTIFS

A. Considérations générales

1. Dans le cadre d'un programme d'actions communautaires visant la sécurité routière, la Commission a transmis au Conseil, en 1972, une proposition de directive relative à l'harmonisation des législations en matière de permis de conduire un véhicule routier (1).

Suite aux avis exprimés par le Parlement européen en 1974 (2) et par le Comité Economique et Social en 1973 (3), et pour tenir compte notamment de l'Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC) du 1er avril 1975 élaboré par la Commission Economique pour l'Europe à Genève, cette proposition a été modifiée en 1976 (4).

Le Parlement européen et le Comité économique et social ont émis un nouvel avis sur cette proposition modifiée, la même année (5) et (6).

2. Le Conseil a adopté la proposition au cours de sa session du 4 décembre 1980 sous le titre "Première directive du Conseil, du 4 décembre 1980, relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire n° 80/1263/CEE" (7).

-
- (1) JO n° C 119 du 16.11.1972, p. 9.1.
 - (2) JO n° C 55 du 13.05.1974, p. 4.
 - (3) JO n° C 60 du 26.07.1973, p. 1.
 - (4) JO n° C 8 du 13.01.1976, p. 2.
 - (5) JO n° C 238 du 11.10.1976, p. 43.
 - (6) JO n° C 97 du 23.08.1976, p. 32.
 - (7) JO n° L 375 du 31.12.1980, p. 1.

Cette directive, qui a été mise en application pour l'essentiel le 1er janvier 1983, prévoit principalement que lorsque le titulaire d'un permis de conduire délivré dans un Etat membre transfère sa résidence normale dans un autre Etat membre, ledit permis reste valable durant une période maximum d'un an avant l'expiration de laquelle il doit être échangé contre un permis du second Etat. Elle a introduit également à partir du 1er janvier 1986, un modèle communautaire de permis qui s'inspire de celui défini par la Convention de Vienne sur la circulation routière (1). Ces principes de reconnaissance réciproque et d'échange s'accompagnent des normes relatives à la délivrance des permis : réussite d'un examen pratique et théorique, satisfaction de normes médicales minimales, qui sont reprises intégralement de l'accord APC déjà cité.

3. Toutefois, des différences, parfois importantes entre les législations nationales subsistent en ce qui concerne les catégories de véhicules, les âges minimums exigés pour la délivrance d'un permis de conduire et leur durée de validité mais aussi au sujet des conditions d'apprentissage et de formation. Ces différences s'expliquent en partie par les possibilités de dérogation offertes par la directive actuelle. Il a été possible d'en atténuer certaines lors de l'établissement des équivalences entre permis dans la mesure où les catégories nationales différaient. Mais la survie de tels systèmes divergents ne facilite pas, par exemple, le contrôle des permis en cas de nécessité.
4. Ces difficultés n'étaient pas ignorées lors de l'adoption de la première directive, puisque celle-ci prévoyait une deuxième étape qui fixerait :
 - les catégories de véhicules (article 3)
 - la durée de validité des permis (article 7)
 - les normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis de conduire (article 10).
5. Par ailleurs, le programme de travail de la Commission pour 1985 a précisé que celle-ci s'engageait à faire une proposition visant à assurer la reconnaissance du permis de conduire dans toute la Communauté quel que soit l'Etat de résidence du titulaire du permis. Pareille reconnaissance s'inscrit dans le cadre des mesures proposées par la Commission au titre de l'Europe des Citoyens".

(1) Acte final de la Convention sur la circulation routière élaboré à Vienne en novembre 1968 par la Conférence des Nations Unies sur la circulation routière.

6. C'est donc pour répondre à ces divers engagements que la Commission propose la présente directive, qui doit se substituer à la directive 80/1263/CEE, et faciliter la libre circulation des citoyens tout en visant une amélioration de la sécurité routière.

B. Considérations particulières

- I. Les références ci-après se réfèrent à la numérotation des articles de la nouvelle directive

ad Article 1er

La nouvelle rédaction comporte des modifications substantielles :

La mention dans l'article 1er paragraphe 1 de la directive 80/1263/CEE sur la validité du permis de conduire de modèle communautaire sous réserve de l'article 8 (c'est-à-dire l'obligation d'échange dans le cas où le titulaire d'un permis délivré par un Etat membre acquiert une résidence normale dans un autre Etat membre) est supprimée, car la proposition de nouvelle directive consacre la reconnaissance réciproque sans obligation d'échange.

ad Article 2

Ce nouvel article introduit la définition de "résidence normale" telle qu'elle doit être entendue dans l'application de l'article 8.1.b et de l'article 10.

L'article 8.1.b prévoit que la délivrance du permis de conduire est subordonnée à l'existence de la "résidence normale" dans le territoire de l'Etat membre qui délivre le permis de conduire. De même, l'article 10 prévoit que la faculté d'échange, à la demande du titulaire, est subordonnée à l'acquisition d'une résidence normale.

Cette définition vise à résoudre les problèmes qui se sont posés dans l'interprétation du concept de "résidence normale" lors de l'application de la directive 80/1263/CEE.

ad article 4

Le terme "poids" a été remplacé par celui de "masse" pour se conformer à la directive n° 80/181/CEE du Conseil du 20 décembre 1979 (1).

Dans le 1er paragraphe, quelques modifications ont été introduites par rapport aux définitions de la Convention de Vienne déjà citées pour lever certaines ambiguïtés.

Le paragraphe 3 introduit des sous-catégories dans la catégorie E qui résultent de la définition même de celle-ci. Il convient de souligner qu'en raison du fait qu'aucune dérogation n'est prévue pour ces catégories et sous-catégories, les divergences actuelles disparaîtront ; trois Etats membres ont en effet des catégories différentes de celles de l'actuel article 3.

Le paragraphe 4 introduit des sous-catégories pour tenir compte d'une évolution récente pour la catégorie A. La catégorie A est divisée en deux sous-catégories : la première allant jusqu'à 400 cm³ et la deuxième au-delà de 400 cm³. Par ailleurs une sous-catégorie facultative est introduite pour les motocycles légers.

Une formation et un accès par étapes aux engins de grosse cylindrée devraient engendrer une diminution du nombre d'accidents, souvent mortels, dont sont victimes les jeunes motocyclistes. A l'heure actuelle, des sous-catégories existent dans la catégorie A dans plusieurs Etats membres et d'autres envisagent d'en créer.

Le paragraphe 5 introduit des sous-catégories facultatives pour tenir compte des situations existantes. Un nouvel article prescrit un réexamen de la situation après 5 ans pour généraliser ces sous-catégories ou les supprimer. Elles répondent aux objectifs suivants :

Catégorie B

Une sous-catégorie est prévue pour les quadricycles et les tricycles (ces derniers étant transférés de la catégorie A à la catégorie B). L'utilisation de ces "voiturettes" se développe, tout au moins dans certains Etats membres, et leur rattachement à la catégorie des motocycles serait très artificiel. Il semble opportun d'éviter que les candidats à leur conduite, qui sont souvent des personnes âgées, doivent passer leur examen sur une voiture normale de la catégorie B et surtout sur un motocycle.

(1) JO n° L 39/40 du 15.2.1980.

Sous-catégorie C

Cette sous-catégorie résulte du régime en vigueur dans certains Etats membres, dans lesquels un permis assimilé au permis B, permet la conduite de véhicules jusqu'à une masse maximale de 7.500 kilogrammes. Cette situation ayant favorisé le développement d'un parc important de véhicules utilitaires légers, il paraît opportun de prévoir un examen spécifique avec un véhicule d'examen ayant des caractéristiques moins exigeantes que celles prévues pour le véhicule défini pour la catégorie C dans son ensemble.

Sous-catégorie D

Cette sous-catégorie recouvrirait les minibus qui sont très répandus dans certains Etats membres.

Sous-catégories C + E et D + E

Elles résultent des sous-catégories envisagées à l'intérieur des sous-catégories C et D.

Le paragraphe 5 reprend les définitions du paragraphe 4 de l'article 3 de la directive n° 80/1263/CEE à l'exception de celle des motocycles qui est modifiée pour exclure les tricycles. Un alinéa nouveau définit les tricycles et les quadricycles.

Le paragraphe 6 prévoit une dérogation aux vitesses indiquées pour les motocycles, les tricycles et les quadricycles qui figurait déjà dans l'ancien article 9. Elle est reprise des définitions de la Convention de Vienne déjà citée.

ad article 5

Cet article traite des permis délivrés aux personnes physiquement handicapées.

Le 1er paragraphe reprend les dispositions figurant dans l'annexe III à la directive n° 80/1263/CEE.

Le 2e paragraphe prévoit la possibilité pour ces candidats de se présenter à l'examen pratique sur le véhicule adapté aux besoins de leur condition, le permis n'étant toutefois valable que pour les véhicules adaptés de façon similaire.

Le deuxième paragraphe de l'article 4 de la directive n° 80/1263/CEE n'est pas repris.

ad article 6

Paragraphe 1

L'alinéa a) subordonne la délivrance d'un permis C et D à la détention du permis B. Cette disposition qui existe déjà dans plusieurs Etats membres est aussi la voie dans laquelle on s'engage au niveau de l'E.C.E./ONU.

Paragraphe 2

L'alinéa a) prévoit la validation pour la sous-catégorie B + E des permis délivrés pour les sous-catégories C + E et D + E du fait qu'il faut être titulaire du permis B pour obtenir les permis C et D.

L'alinéa b) prévoit la validation du permis C + E pour la sous-catégorie D + E si le titulaire est en possession du permis D. Les qualifications pour la sous-catégorie C + E et la catégorie D peuvent sans risque être étendues sans examen à la sous-catégorie D + E.

Paragraphe 3

Les validations prévues ne sont valables qu'au niveau national ; elles existent à l'heure actuelle dans deux Etats membres. En principe, elles ne sont pas transférables sur un permis échangé si l'Etat membre en cause ne pratique pas ces validations. Tout Etat membre peut d'ailleurs interdire la conduite sur son territoire de tout véhicule si le conducteur n'a pas passé l'examen approprié.

ad article 7

L'option accordée par l'article 5 de la directive n° 80/1263/CEE à chaque Etat membre, de fixer l'âge minimal à partir duquel le permis peut être délivré présente des inconvénients et peut constituer dans certains cas une entrave à la libre circulation des conducteurs. C'est pourquoi il est proposé de fixer pour les catégories A et B et la sous-catégorie B + E l'âge minimal à partir duquel le permis de conduire peut être délivré et de se référer aux dispositions reprises du règlement social relatif au transport par route (1) pour les autres catégories et sous-catégories.

Paragraphe 1

Alinéas a) et d)i. On propose le maintien de la pratique en vigueur dans deux Etats membres de délivrer les permis A et B à partir de 17 ans révolus.

Alinéas b), c), d)ii et d)iii. On renvoie aux conditions fixées dans le règlement social relatif au transport par route déjà cité.

Alinéa e) - sous-catégories facultatives.

En ce qui concerne les motocycles, on prévoit une acquisition progressive de l'expérience de la conduite en échelonnant de 2 ans en 2 ans l'accès aux sous-catégories supérieures, car en principe, les nouveaux conducteurs sont le plus souvent des jeunes conducteurs. La possibilité d'exiger une expérience pratique effective de 2 ans dans la sous-catégorie inférieure pourrait cependant être substituée au seul critère de l'âge.

(1) Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

ad Article 8

Le paragraphe 1 reprend le paragraphe 1 a) et b) de l'article 6 de la directive n° 80/1263/CEE.

Le paragraphe 3 est introduit afin de préciser que les dispositions nationales en matière de suspension du droit de faire usage du permis de conduire devront s'appliquer aux conducteurs qui ne satisfont plus aux conditions de connaissances et d'aptitudes prévues par les annexes II et III. Cette disposition complémentaire se base en partie sur la Convention de Vienne déjà citée, et se substitue au point 27 de l'annexe III. Les paragraphes 4 et 5 reprennent le texte amendé des "Autres dispositions" de l'annexe III.

ad Article 9

Le texte de cet article reprend celui de l'article 7 de la directive n° 80/1263/CEE.

ad Article 10

Par rapport à l'article 8 de la directive n° 80/1263/CEE, cet article introduit le principe que, en cas de changement de résidence normale d'un Etat à un autre, il n'y a plus d'obligation d'échange. Néanmoins, ce même article prévoit que le titulaire d'un permis de conduire qui acquiert sa résidence normale dans un autre Etat membre et qui préfère posséder le permis de conduire de l'Etat de résidence aura la faculté, à sa demande, d'obtenir l'échange de son permis contre un permis délivré par l'Etat où il a acquis sa nouvelle résidence normale.

ad Article 11

Cet article maintient la possibilité d'établir des équivalences entre les permis délivrés pour les sous-catégories facultatives.

ad Article 12

Ce nouvel article prévoit de revoir, cinq ans après la mise en oeuvre de la directive, la situation concernant les sous-catégories facultatives, comme déjà indiqué dans les observations concernant l'article 4.

ad Article 13

On propose une période transitoire de trois ans après la date de mise en oeuvre de la directive pour permettre l'utilisation des véhicules d'examen en service à cette date pendant ce délai. Cette disposition ne concerne évidemment pas les véhicules conformes à ceux définis dans l'annexe II, point 8.1.2.

ad Article 14

Etant donné que le règlement social relatif aux transports par route déjà cité est d'application directe dans les Etats membres, aucune disposition en matière d'âge minimal auquel le permis de conduire peut être délivré, ne doit être arrêtée pour la mise en oeuvre de la directive dans les cas où les transports visés par l'article 7.1.b), c), d)ii et d)iii de la directive entrent dans le champ d'application du règlement sus-visé.

ad Article 15

Pour des raisons de clarté, compte tenu de l'importance des modifications proposées, il a été jugé opportun d'abroger la directive n° 80/1263/CEE et d'y substituer la présente directive.

ad Article 16

Pas d'observations.

II. ad annexe I

Les modifications proposées portent d'une part sur l'introduction de la traduction du terme "permis de conduire" en espagnol et en portugais sur la page de garde, et, d'autre part, sur la modification des définitions des différentes catégories de véhicules pour les mettre en conformité avec celles de l'article 4 de la directive.

La faculté de supprimer la date de délivrance du permis de conduire prévue à l'annexe I de la directive n° 80/1263/CEE a été abrogée.

ad annexe II

L'examen de conduite s'inscrit dans le processus qui doit amener le candidat à la conduite d'un véhicule à moteur, du stade de la formation à celui d'une conduite sûre. De l'avis des experts ayant participé aux travaux d'élaboration de cette proposition, la formation est le stade le plus important de ce processus. L'examen permet de constater principalement si les exigences de la tâche de conduite n'excèdent pas l'habilité au volant

du candidat et s'il est en mesure de faire face aux exigences de la circulation et de surmonter ses propres réactions.

Il n'est cependant pas possible de fixer au niveau communautaire un cadre unique de formation étant donné que certains Etats membres admettent la possibilité d'une filière libre d'accès à l'examen sans passage par une auto-école. On a toutefois jugé opportun de ne pas se limiter à une simple énumération de matières d'examen hors du contexte dans lequel celui-ci se place, mais de préciser les critères auxquels doit satisfaire tout conducteur de véhicule à moteur pour conduire en toute sécurité. Ces critères correspondent évidemment aux objectifs que devrait viser tout programme de formation à la conduite, c'est-à-dire objectifs psychomoteurs ainsi que ceux concernant l'aptitude à comprendre et à mettre en oeuvre ses connaissances. Les premiers sont testés lors de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, les seconds au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances.

Le contenu des épreuves de contrôle précitées respecte les exigences minimales définies dans l'APC de 1975 déjà citée mais tient compte également de certaines exigences de la réglementation communautaire apparues depuis cette date.

La durée minimale de l'épreuve en circulation a été sensiblement augmentée et est différenciée selon les catégories A et B d'une part et les autres catégories d'autre part.

La nouvelle annexe définit également les véhicules d'examen pour chacune des catégories et sous-catégories ; l'actuelle Annexe II se limitait seulement aux catégories C, D et E. La masse minimale du véhicule d'examen de la catégorie C a été portée à 11.000 kilogrammes. En ce qui concerne la catégorie D, on propose la suppression du critère de nombre de places qui n'est pas représentatif, mais on suggère de porter la longueur du véhicule d'examen de 7 à 9 mètres. On fixe aussi pour toutes les catégories, les vitesses que le véhicule d'examen doit pouvoir atteindre.

ad annexe III

La nouvelle annexe a été mise au point avec le concours d'un groupe d'experts gouvernementaux dont la plupart appartenaient au corps médical.

Il n'y a pas de remise en cause fondamentale du contenu de l'ancienne annexe III, mais plusieurs points ont été reformulés.

Dans le cas de la vision, la rédaction a été simplifiée mais les exigences restent aussi sévères qu'antérieurement. Dans d'autres cas, les énumérations de maladies ont été

supprimées car elles pouvaient apparaître comme étant exhaustives. Il a été tenu compte aussi des progrès de la science médicale intervenus depuis 1975, date à laquelle l'ancienne annexe III a été mise au point.

On a cependant introduit de nouvelles exigences pour les examens médicaux. Les candidats et les conducteurs du Groupe 1 (catégories A et B) ayant 75 ans révolus, ainsi que les conducteurs du groupe 2 (autres catégories) seront soumis aux examens périodiques qui seront prescrits par la législation nationale.

Le point 27 et les "Autres dispositions" de l'annexe III de la directive n° 80/1263/CEE sont reportés sous une forme amendée dans l'article 8 de la directive.

Historical Archives of the European Commission

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

sur le permis de conduire

"LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

Vu la proposition de la Commission,

Vu l'avis du Parlement européen (1),

Vu l'avis du Comité économique et social (2),

considérant qu'il est souhaitable, aux fins de la politique commune des transports et en vue d'une contribution à l'amélioration de la sécurité de la circulation routière ainsi que pour faciliter la circulation des personnes qui s'établissent dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite, qu'il y ait un permis de conduire national de modèle communautaire reconnu mutuellement par les Etats membres sans obligation d'échange ;

considérant qu'une première étape dans ce sens a été accomplie par la première directive no. 80/1263/CEE(3) du Conseil qui a établi un modèle communautaire de permis national et la reconnaissance réciproque par les Etats membres des permis de conduire nationaux ainsi que l'échange des permis de titulaires qui transfèrent leur résidence ou leur lieu de travail d'un Etat membre à un autre; que les progrès accomplis dans cette voie doivent être poursuivis;

(1)

(2)

(3) J.O. no. L 375 du 31.12.1980, p. 1.

considérant qu'il convient de maintenir le modèle communautaire de permis national établi par la première directive no. 80/1263/CEE moyennant quelques adaptations linguistiques pour tenir compte de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal;

considérant que pour répondre à des impératifs de sécurité routière, il est nécessaire de fixer des conditions minimales auxquelles le permis de conduire peut être délivré ;

considérant que l'article 3 de la directive no. 80/1263/CEE prévoit que des dispositions définitives visant à généraliser dans la Communauté les catégories de véhicules mentionnées dans cet article doivent être arrêtées sans possibilité de dérogation, de même en ce qui concerne les conditions de validité des permis de conduire;

considérant qu'il y a lieu de prévoir la possibilité de subdiviser lesdites catégories de véhicules pour favoriser notamment un accès progressif à la conduite des véhicules les plus puissants;

considérant qu'il faut arrêter des dispositions spécifiques pour favoriser l'accès des personnes physiquement handicapées à la conduite des véhicules;

considérant que l'article 10 de la directive n°80/1263/CEE prévoit qu'il faut procéder à une harmonisation plus poussée des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis de conduire; qu'à cet effet, il faut définir les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des véhicules à moteur ainsi que structurer l'examen de conduite en fonction de ces concepts et redéfinir les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite de ces véhicules;

considérant que les dispositions prévues à l'article 8 de la directive 80/1263/CEE du 4 décembre 1980 et notamment l'obligation d'échange des permis de conduire dans le délai d'un an, en cas de changement de résidence constitue un obstacle à la libre circulation des personnes, ne peut être admis, compte tenu des progrès réalisés dans le cadre de l'intégration européenne ;

considérant que pour faciliter la circulation des personnes qui souhaitent s'établir dans un Etat membre différent de celui qui a délivré leur permis de conduire antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient d'assurer la reconnaissance réciproque des permis de conduire par les Etats membres de résidence dans les conditions de validité établies par les Etats membres qui les ont délivrés et sans qu'il soit nécessaire de procéder à un échange de permis,

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE :

Article premier

1. Les Etats membres établissent le permis de conduire national d'après le modèle communautaire tel que décrit en annexe I conformément aux dispositions de la présente directive.

2. Le permis de conduire de modèle communautaire au sens de la présente directive ainsi que les permis de conduire délivrés par les Etats membres avant l'entrée en vigueur de la présente directive sont mutuellement reconnus par les Etats membres et les conditions de validité sont établies par l'Etat qui a délivré le permis quelque soit l'Etat de résidence du titulaire de ce permis.

Article 2

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

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux ou plusieurs Etats membres, est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un Etat membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

Article 3

1. Le signe distinctif de l'Etat membre délivrant le permis figure dans l'ovale dessiné à la page 1 du modèle de permis de conduire communautaire.
2. Les Etats membres prennent toutes dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des permis de conduire.

Article 4

1. Le permis de conduire prévu à l'article 1er autorise la conduite de véhicules des catégories suivantes :

catégorie A : motocycles, avec ou sans side-car ;

catégorie B : automobiles, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kilogrammes et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit ;

catégorie C : automobiles autres que celles de la catégorie D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes ;

catégorie D : automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ;

catégorie E : ensembles de véhicules couplés dont le véhicule tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette ou ces catégorie(s).

2. Le paragraphe 1 peut s'appliquer aux automobiles des catégories B, C ou D auxquelles est attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes.

3. Au sein de la catégorie E un permis spécifique est délivré pour la conduite des ensembles de véhicules suivants :

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

Toutefois, sous réserve que :

- la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide de l'automobile,

et

- la masse maximale autorisée de l'ensemble de véhicules couplés n'excède pas 3 500 kilogrammes

un permis de la catégorie B est suffisant

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

sous-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.

4. Au sein de la catégorie A, un permis spécifique est délivré pour la conduite des véhicules suivants :

- motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance de 35 KW ;
- motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW.

Au sein de la sous-catégorie correspondant aux motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³, un permis spécifique peut être délivré pour la conduite des motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 cm³.

5. Au sein des catégories B, C et D et des sous-catégories C+E et D+E, un permis spécifique peut être délivré pour la conduite des véhicules suivants :

- catégorie B : Tricycles et quadricycles à moteur
- catégorie C : Automobiles autres que celles de la catégorie D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes sans dépasser 7 500 kilogrammes.
- catégorie D : Automobiles affectées au transport de personnes, ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur sans excéder 16 places assises, outre le siège du conducteur.
- sous-catégorie

C + E : Ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C mais dont la masse maximale ne dépasse pas 7 500 kilogrammes et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes.

- sous-catégorie

D + E : Ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D mais n'excédant pas 16 places assises outre le siège du conducteur et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes.

6. Aux fins de l'application du présent article :

- Le terme "véhicule à moteur" désigne tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rail,
- le terme "motocycle" désigne tout véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 50 kilomètres à l'heure, ou, si ce véhicule est équipé d'un moteur thermique de propulsion, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³. Le side-car est assimilé à ce type de véhicule,
- les termes "tricycle" et "quadricycle" désignent respectivement tout véhicule à trois ou quatre roues appartenant à la catégorie B d'une vitesse maximale par construction supérieure à 50 kilomètres à l'heure, ou si ces véhicules sont équipés d'un moteur thermique à allumage commandé d'une cylindrée supérieure à 50 cm³, ou de tout autre moteur de puissance équivalente. La masse à vide ne doit pas dépasser 500 kilogrammes. La masse à vide des véhicules propulsés par électricité ne doit pas tenir compte de la masse des batteries.

Les Etats membres peuvent fixer des normes plus réduites quant à la masse à vide et en ajouter d'autres comme celles par exemple de la cylindrée maximale ou de la puissance.

- le terme "automobile" désigne ceux des véhicules à moteur, autres que motocycles, qui servent normalement au transport sur route de personnes ou de choses ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les tracteurs agricoles et forestiers,
- le terme "tracteur agricole ou forestier" désigne tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction, qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière et dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses ou pour la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses n'est qu'accessoire.

7. Les Etats membres peuvent, après consultation de la Commission, déroger, à condition de le mentionner sur le permis, aux vitesses indiquées au paragraphe 6 deuxième et troisième tirets du présent article, à condition de prévoir des vitesses inférieures.

Article 5

1. Des permis de conduire avec conditions restrictives peuvent être délivrés ou renouvelés aux candidats ou aux conducteurs physiquement handicapés si les véhicules qu'ils conduisent sont adaptés aux besoins de leur condition. Toute restriction portée sur le permis de conduire doit préciser le type d'aménagement requis sur le véhicule, éventuellement les prothèses que le candidat ou le conducteur doit porter et, le cas échéant, sa durée de validité.

Lorsque le port de verres correcteurs ou de lentilles intra-oculaires sont reconnus nécessaires pour la conduite du véhicule, ce fait doit être consigné sur le permis de conduire.

2. Si pour cause de déficiences physiques, le candidat ne peut obtenir de permis de conduire que pour certains types de véhicules ou pour les véhicules adaptés aux besoins de sa condition, l'épreuve prévue à l'article 8 se passera à bord d'un tel véhicule. Le permis de conduire délivré après la réussite de l'épreuve avec un véhicule spécialement adapté n'est valable que pour les véhicules dont l'adaptation répond aux conditions dont le permis de conduire a été assorti.

Article 6

1. La délivrance du permis de conduire est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) le permis pour les catégories C ou D ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour la catégorie B
- b) le permis pour les ensembles des sous-catégories de la catégorie E ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour une des catégories B, C ou D

2. La validité du permis de conduire prévu à l'article 1er est fixée comme suit :

- a) le permis validé pour les sous-catégories C + E ou D + E est validé pour la conduite des ensembles de la sous-catégorie B + E
- b) le permis validé pour la sous-catégorie C + F est validé pour la sous-catégorie D + E si leur titulaire est déjà habilité pour la catégorie D.

3. Les Etats membres peuvent, au niveau national, accorder les validités suivantes :

- a) le permis validé pour la catégorie A peut être valable pour la conduite des tricycles et des quadricycles
- b) le permis validé pour les catégories B, C ou D peut également être valable pour la conduite des motocycles légers. Cette validation peut toutefois être limitée à des véhicules ayant des normes plus réduites que celles prévues par la définition de cette sous-catégorie.

Article 7

1. La délivrance du permis de conduire est soumise aux conditions d'âge suivantes :

a) Catégorie A :

- motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance maximale de 35 KW : avoir 18 ans révolus.

Les Etats membres peuvent déroger à cette disposition et délivrer ce permis de conduire à partir de 17 ans révolus.

- motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW : avoir été titulaire d'un permis de conduire de la sous-catégorie immédiatement inférieure pendant 2 ans.

b) Catégorie B : avoir 18 ans révolus.

Les Etats membres peuvent déroger à cette disposition et délivrer ce permis de conduire à partir de 17 ans révolus.

c) Catégorie C : conducteurs affectés aux transports de marchandises les conditions d'âge pour la délivrance du permis de conduire sont telles qu'établies par le Règlement 3820/85 (1).

d) Catégorie D : pour les conducteurs affectés aux transports de voyageurs, les conditions d'âge de délivrance du permis de conduire sont telles qu'établies par le règlement 3820/85 (1).

(1) Règlement (CEE) N° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (J.O. L 370 du 31.12.1985).

e) Catégorie E :

- i) sous-catégorie B + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie B,
- ii) sous-catégorie C + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie C,
- iii) sous-catégorie D + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie D.

f) Sous-catégories facultatives :

- motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 cm³ : avoir 16 ans révolus.
- tricycles et quadricycles : avoir 16 ans révolus.

2. Les Etats membres peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas dix-huit ans révolus.

Article 8

1. La délivrance du permis de conduire est également subordonnée à :

- a) la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et d'une épreuve de contrôle des connaissances ainsi qu'à la satisfaction de normes médicales dont les conditions minimales ne pourront pas être moins sévères que celles prévues aux annexes II et III.
- b) l'existence de la résidence normale ou la preuve de la qualité d'étudiant dans le territoire de l'Etat membre délivrant le permis de conduire.

2. Après avis conforme de la Commission, les Etats membres peuvent appliquer à la délivrance du permis de conduire les dispositions de leur réglementation nationale concernant les conditions autres que celles visées par le paragraphe 1 du présent article, pourvu qu'elles soient objectivement justifiées.

3. Les dispositions nationales en matière de suspension ou du retrait du droit de faire usage du permis de conduire devront également s'appliquer aux conducteurs qui ne satisfont plus aux exigences requises pour la délivrance ou le renouvellement du permis de conduire tant en ce qui concerne les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur, que l'état de santé du titulaire du permis de conduire, sous réserve, dans ce dernier cas, d'un avis médical autorisé.

4. Les dispositions de l'annexe III ne font pas obstacle à ce qu'un Etat membre prévoie qu'un conducteur qui a obtenu un permis de conduire avant le 1er juillet 1990 à des conditions moins strictes que celles prévues par cette annexe puisse obtenir le renouvellement périodique de ce permis aux conditions auxquelles il l'a obtenu.

5. Les Etats membres peuvent, après avis conforme de la Commission, déroger aux dispositions de l'annexe III, si ces dérogations sont compatibles avec les progrès de la science médicale et avec les principes définis dans cette annexe.

Article 9

Sans préjudice des dispositions qui seront arrêtées en la matière par le Conseil, chaque Etat membre garde le droit de fixer selon des critères nationaux la durée de la validité des permis de conduire communautaire qu'il délivre.

Article 10

1. Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire en cours de validité délivré par un Etat membre acquiert sa résidence normale dans un autre Etat membre, il peut demander l'échange de son permis contre un permis équivalent que lui délivrent les autorités compétentes de l'Etat où il a pris sa nouvelle résidence.

2. Il appartient à l'Etat membre qui procède à l'échange de vérifier le cas échéant, si le permis présenté est effectivement en cours de validité. L'Etat membre qui procède à l'échange renvoie l'ancien permis aux autorités de l'Etat membre qui l'a délivré.

3. Lorsqu'un Etat membre échange un permis délivré par un pays tiers contre un permis de conduire de modèle communautaire, mention est faite de cet échange ainsi que de tout renouvellement ou remplacement ultérieur de ce permis, sur ce permis. L'article premier, paragraphe 2 ne s'applique pas à pareil permis. En tout état de cause, un permis de conduire de modèle communautaire ne peut être délivré que si le permis délivré par un pays tiers a été remis aux autorités compétentes de l'Etat membre qui délivre le permis.

Article 11

Les Etats membres définissent, en application de la procédure prévue à l'article 12 de la présente directive, les équivalences dans la mesure où ils font recours aux sous-catégories facultatives de l'article 4, paragraphe 4.

Article 12

Le Conseil procède, cinq ans après la mise en oeuvre de la directive et sur proposition de la Commission, à un examen des dispositions nationales concernant les sous-catégories facultatives qui auraient été créées conformément à l'article 4 en vue de leur harmonisation ou de leur suppression.

Article 13

Les véhicules utilisés pour l'épreuve de contrôle des comportements et des aptitudes visée à l'Annexe II qui ont été mis en circulation avant la date d'entrée en vigueur de la présente directive, ne pourront être utilisés après cette date que pendant une période qui ne devra pas excéder trois ans s'ils ne sont pas conformes aux critères fixés pour ces véhicules à l'annexe II, point 8.1.2.

Article 14

1. Les Etats membres arrêtent, après consultation de la Commission, en temps utile et au plus tard le 31 décembre 1989, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour la mise en oeuvre de la directive à partir du 1er juillet 1990.

Aucune disposition ne doit toutefois être arrêtée en ce qui concerne l'article 7.1.b), c), d)ii et d)iii de la directive, dans le cas où les véhicules concernés par cet article entrent dans le champ d'application défini dans la Section II du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (1).

2. Les Etats membres s'assistent mutuellement dans l'application de la présente directive.

(1) J.O. L 370 du 31.12.1985, p. 1.

Article 15

La première directive no. 80/1263/CEE du Conseil (1) est abrogée dès l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 16

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil,
Le Président

(1) Première directive du Conseil du 4 décembre 1980 relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire.

ANNEXE I

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DU PERMIS DE CONDUIRE⁽¹⁾

				ÉTAT MEMBRE  PERMIS DE CONDUIRE Kørekort Führerschein Άδεια οδήγησης Permiso de Conducción Driving Licence Ceadúnas Tiomána Patente di Guida Rijbewijs Carta de Condução Modèle des COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES												
1 Nom 2 Prénom 3 Date et lieu de naissance 4 Pseudo 5 Délivré par		Catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable <table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>Motocycle - 50 km/h, avec ou sans side-car</td> <td rowspan="5">Timbre</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>Automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 t et dont le nombre de places assises, outre le conducteur, n'excède pas huit</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>Automobiles autres que D dont la masse maximale autorisée excède 3,5 t</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>Ensemble de véhicules couplés dont le tracteur rentre dans les catégories B, C ou D mais qui ne rentrent pas dans ces catégories</td> </tr> </table>		A	Motocycle - 50 km/h, avec ou sans side-car	Timbre	B	Automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 t et dont le nombre de places assises, outre le conducteur, n'excède pas huit	C	Automobiles autres que D dont la masse maximale autorisée excède 3,5 t	D	Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur	E	Ensemble de véhicules couplés dont le tracteur rentre dans les catégories B, C ou D mais qui ne rentrent pas dans ces catégories	Mentions additionnelles	
A	Motocycle - 50 km/h, avec ou sans side-car	Timbre														
B	Automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 t et dont le nombre de places assises, outre le conducteur, n'excède pas huit															
C	Automobiles autres que D dont la masse maximale autorisée excède 3,5 t															
D	Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur															
E	Ensemble de véhicules couplés dont le tracteur rentre dans les catégories B, C ou D mais qui ne rentrent pas dans ces catégories															
6 A le 7 Valable jusqu'au 8 N (Signature etc.) Signature du titulaire		(photo)														

222 mm

⁽¹⁾ Les commentaires relatifs au modèle communautaire du permis de conduire figurent à la page 14 ci-après.
 Un exemple de permis de conduire selon le modèle communautaire (permis belge) figure à la page 20 ci-après.

Commentaires relatifs au modèle de permis de conduire figurant à la page 13

1. La couleur du permis communautaire est rose.
2. Sur la page de garde :
 - la mention du nom de l'État membre délivrant le permis est facultative;
 - le signe distinctif de l'État membre délivrant le permis est inscrit dans l'ovale;
 - la mention « permis de conduire » est inscrite en gros caractères dans la (les) langue(s) de l'État membre délivrant le permis. Elle figure en petits caractères, après un espace approprié, dans les autres langues des Communautés européennes;
 - la mention « modèle des Communautés européennes » est inscrite dans la (les) langue(s) de l'État membre qui délivre le permis.
3. Les inscriptions imprimées figurant sur les autres pages sont libellées dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis.
4. La page « mentions additionnelles » est prévue pour indiquer, le cas échéant, des mentions restreignant ou étendant la définition des conditions pour lesquelles le permis est valable. Cette page peut également être utilisée pour y inscrire la durée de validité du permis dans les cas où la validité varie.

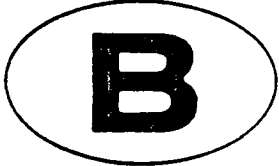
Mentions additionnelles	
Valable jusqu'au	Renouvelé jusqu'au:
délivré	le:

5. D'autres observations peuvent être consignées sur les pages restées ouvertes. Le cas échéant, un État membre peut y inscrire des catégories de véhicules non prévues par la présente directive ou subdiviser les catégories A, B, C, D, E dans la page correspondante.
6. Les États membres ont la faculté de :
 - supprimer la photo;
 - remplacer le domicile par l'adresse postale;



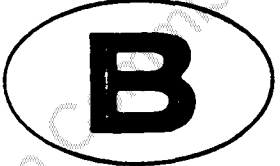
EXEMPLE DE PERMIS DE CONDUIRE SELON LE MODÈLE COMMUNAUTAIRE: PERMIS BELGE
(À TITRE INDICATIF)

KONINKRIJK BELGIË



RIJBEWIJS
Kørekort
Führerschein
Άδεια οδήγησης
Permiso de Conducción
Driving Licence
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di Guida
Carta de Condução
Model van de
EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ROYAUME DE BELGIQUE



**PERMIS
DE CONDUIRE**
Kørekort
Führerschein
Άδεια οδήγησης
Permiso de Conducción
Driving Licence
Ceadúnas Tiomána
Patente di Guida
Rijbewijs
Carta de Condução
Modèle des
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES



ANNEXE II

I. CONNAISSANCES, APTITUDES ET COMPORTEMENTS LIES
A LA CONDUITE D'UN VEHICULE A MOTEUR

1. Préambule

Les conducteurs de tout véhicule à moteur devront avoir, en vue d'une conduite sûre, les connaissances, les aptitudes et les comportements leur permettant de :

- discerner les dangers engendrés par la circulation et en évaluer la gravité
- maîtriser leur véhicule afin de ne pas créer de situations dangereuses et réagir de façon appropriée si de telles situations surviennent
- observer les dispositions légales en matière de circulation routière, notamment celles qui ont pour objet de prévenir les accidents de la route et d'assurer la fluidité de la circulation
- déceler les défauts techniques les plus importants de leur véhicule, notamment ceux qui mettent en cause la sécurité, et y faire remédier de façon adéquate
- tenir compte de tous les facteurs qui affectent le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, déficience de la vue, etc.) afin de conserver le plein usage des capacités nécessaires à la sûreté de la conduite
- contribuer à la sécurité de tous les usagers, en particulier des plus faibles et des plus exposés, par une attitude respectueuse de la personnalité d'autrui

2. Connaissances

Les conducteurs devront faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants :

- 2.1 importance de la vigilance et des attitudes à l'égard des autres usagers ;
- 2.2 éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite et notamment pouvoir indiquer les défauts les plus courants pouvant affecter le système de direction, les pneus, les feux et clignotants, les catadioptriques, les rétroviseurs, les lave-glaces et essuie-glaces, le système d'échappement et les ceintures de sécurité afin d'être en mesure d'y remédier de façon adéquate ;
- 2.3 principes les plus importants afférents à la distance de freinage et à la tenue de route du véhicule dans diverses conditions météorologiques et d'état des chaussées ;
- 2.4 fonctions de perception, d'évaluation et de décision, notamment temps de réaction, et modifications des comportements du conducteur liés aux effets de l'alcool, des drogues et des médicaments, des états émotionnels et de la fatigue ;
- 2.5 risques spécifiques liés à l'âge et à l'inexpérience des autres usagers de la route, y compris des piétons, en particulier des enfants, des adolescents et des personnes âgées, afin de prévoir leur comportement dans les situations de la circulation ;
- 2.6 caractéristiques spécifiques de la conduite des divers types de véhicules, des différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs permettant de prévoir leur comportement ou le mouvement du véhicule dans la circulation ;

- 2.7 risques liés aux différents états de la chaussée, leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit ;
- 2.8 caractéristiques des différents types de routes et prescriptions légales qui en découlent ;
- 2.9 équipements de sécurité des véhicules, notamment utilisation des ceintures de sécurité et équipements de sécurité concernant les enfants ;
- 2.10 règles d'utilisation du véhicule en relation avec l'environnement (en particulier, bruit, pollution) ;
- 2.11 dispositions légales en matière de circulation routière, et en particulier celles concernant la signalisation, les règles de priorité et les limitations de vitesse ;
- 2.12 réglementation relative aux documents administratifs liés à l'utilisation du véhicule ;
- 2.13 règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident (baliser, alerter) et mesures qu'il peut prendre, le cas échéant, pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route ;
- 2.14 facteurs de sécurité concernant le chargement du véhicule et les personnes transportées.

3. Aptitudes

Les prescriptions suivantes ne valent que pour autant qu'elles sont compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

- 3.1 Les conducteurs devront être aptes à se préparer à une conduite sûre
 - 3.1.1. en vérifiant l'état des pneus, des feux, des catadioptrés, du système de direction, des freins, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore ;

3.1.2. en effectuant les réglages nécessaires pour avoir une position assise correcte ;

3.1.3. en ajustant les rétroviseurs et la ceinture de sécurité ;

3.1.4. en contrôlant la fermeture des portes.

3.2 Les conducteurs devront être aptes à utiliser les commandes du véhicule :

- le volant
- l'accélérateur
- l'embrayage
- la boîte de vitesse
- le frein à main et à pied

et ce dans les conditions suivantes :

3.2.1. en mettant en marche le moteur et en démarrant sans à-coups (aussi bien sur le plat, qu'en montée ou en descente) ;

3.2.2. en accélérant jusqu'à une vitesse convenable tout en maintenant le véhicule sur une trajectoire en ligne droite même lors des changements de vitesse ;

3.2.3. en adaptant la vitesse lors d'un changement de direction à un carrefour à droite ou à gauche, éventuellement dans des espaces étroits et en maîtrisant la trajectoire du véhicule ;

3.2.4. en effectuant une marche arrière, en maintenant une trajectoire rectiligne et en utilisant la voie de circulation adaptée pour tourner à droite ou à gauche à un angle de rue

- 3.2.5. en faisant un demi-tour en utilisant les marches avant et arrière sur une route suffisamment étroite ;
- 3.2.6. en freinant pour s'arrêter avec précision, si nécessaire en utilisant la capacité maximale de freinage du véhicule ;
- 3.2.7. en garant le véhicule et en quittant un espace de stationnement (parallèle, oblique ou perpendiculaire) en marche avant et en marche arrière, aussi bien sur le plat qu'en montée et qu'en descente.

3.3 Dans les conditions énumérées en 3.2, les conducteurs devront être aptes à utiliser les commandes secondaires du véhicule : essuie-glaces, lave-glaces, désembuage et climatisation, éclairages, etc...

4. Comportements

4.1 Les conducteurs devront pouvoir effectuer toutes les manoeuvres ordinaires dans des situations normales de circulation, en sécurité et avec toutes les précautions requises :

- 4.1.1. en observant (y compris à l'aide des rétroviseurs) le profil de la route, la signalisation horizontale et verticale, les risques présents ou prévisibles ;
- 4.1.2. en communiquant avec les autres usagers de la route, à l'aide des moyens autorisés ;
- 4.1.3. en réagissant efficacement en cas de danger aux situations réelles de risque ;
- 4.1.4. en observant les dispositions légales en matière de circulation routière et les injonctions des personnes autorisées à régler la circulation ;
- 4.1.5. en respectant les autres usagers.

4.2 Les conducteurs devront en outre avoir dans des situations de circulation l'aptitude requise pour, en toute sécurité :

- 4.2.1. quitter le bord du trottoir et/ou l'emplacement de stationnement ;

- 4.2.2. circuler en occupant une position correcte sur la chaussée et en adaptant la vitesse aux conditions de circulation et au tracé de la route ;
- 4.2.3. maintenir les distances entre véhicules ;
- 4.2.4. changer de voie de circulation ;
- 4.2.5. dépasser des véhicules en stationnement et à l'arrêt, ainsi que des obstacles ;
- 4.2.6. croiser des véhicules y compris dans des passages étroits ;
- 4.2.7. dépasser dans diverses situations ;
- 4.2.8. aborder et franchir des passages à niveau ;
- 4.2.9. aborder et franchir des intersections ;
- 4.2.10. tourner à droite et à gauche aux intersections ou pour quitter la chaussée ;
- 4.2.11. prendre les précautions nécessaires en quittant le véhicule.

5. Prescriptions spécifiques pour la conduite des véhicules des catégories A, C, D, C + E et D + E

5.1 Catégorie A

Les conducteurs de véhicules de cette catégorie devront savoir :

- 5.1.1. ajuster leur casque et vérifier les autres équipements de sécurité propres à ce type de véhicule ;
- 5.1.2. débéquiller la moto et la déplacer sans l'aide du moteur en marchant à côté ;
- 5.1.3. garer la moto en la mettant sur sa béquille ;
- 5.1.4. faire un demi-tour en U ;

5.1.5. conserver l'équilibre du véhicule à diverses vitesses, y compris à faible allure et dans diverses situations de conduite, y compris lors du transport d'un passager ;

5.1.6. incliner pour virer.

5.2 Catégories C, D, C + E et D + E

Les conducteurs de véhicules de ces catégories devront faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants :

5.2.1. gêne de la visibilité causée, pour le conducteur et pour les autres usagers, par les caractéristiques de leur véhicule ;

5.2.2. influence du vent sur la trajectoire du véhicule ;

5.2.3. réglementation en matière de poids et dimensions ;

5.2.4. réglementation relative aux heures de repos et de conduite et utilisation du chronotachygraphe ;

5.2.5. principes de fonctionnement des systèmes de freinage et de ralentisseur ;

5.2.6. précautions à prendre lors des dépassements à cause des risques liés aux projections d'eau et de boue ;

5.2.7. lecture d'une carte routière.

En outre, ils devront être aptes

5.2.8. à vérifier l'assistance de freinage et de direction ;

5.2.9. à utiliser les divers systèmes de freinage ;

5.2.10 à utiliser le ralentisseur ;

5.2.11 à adapter la trajectoire de leur véhicule en virage compte tenu de sa longueur et de ses porte-à-faux.

5.3 Catégories C et C + E

Les conducteurs de véhicules de ces catégories devront

- 5.3.1. connaître les facteurs de sécurité concernant le chargement de leur véhicule.

5.4 Catégorie C + E

Les conducteurs de véhicules de cette sous-catégorie devront être aptes

- 5.4.1. à procéder à l'attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci

5.5 Catégorie D

Les conducteurs de véhicules de cette catégorie devront faire preuve de la connaissance :

- 5.5.1. des prescriptions réglementaires relatives aux personnes transportées ;
- 5.5.2. de la conduite à tenir en cas d'accident.
En outre, ils devront être aptes à prendre
- 5.5.3. des dispositions particulières relatives à la sécurité du véhicule.

6. Utilisation du véhicule

Les conducteurs devront pouvoir utiliser son véhicule sur divers types de routes, que ce soit en site urbain ou en rase campagne, dans diverses conditions de densité du trafic, de jour comme de nuit.

II. EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE

Les Etats membres prendront les dispositions nécessaires pour s'assurer que les futurs conducteurs possèdent effectivement les connaissances, aptitudes et comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur. L'examen institué à cet effet, devra comporter :

- une épreuve de contrôle des connaissances ;
- une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les conditions dans lesquelles cet examen devra se dérouler sont données ci-après :

7. Epreuve de contrôle des connaissances

7.1 Forme

La forme sera choisie de façon à s'assurer que le candidat a les connaissances relatives aux matières énoncées aux paragraphes 2 et 5 de la présente annexe.

7.2 Contenu de l'épreuve concernant toutes les catégories de véhicules

Dans l'énumération ci-après, il est fait référence au paragraphe 2 de la présente annexe.

7.2.1 L'épreuve portera obligatoirement sur chacun des points énumérés dans les thèmes suivants, son contenu par point étant laissé à l'initiative de chaque Etat membre.

7.2.1.1 Dispositions légales en matière de circulation routière
point 2.11

7.2.1.2 le conducteur
points 2.1 et 2.4

7.2.1.3 la route
points 2.3, 2.7 et 2.8

7.2.1.4 les autres usagers de la route
points 2.5 et 2.6

7.2.1.5 réglementation générale et divers
points 2.12, 2.13 et 2.14

7.2.2 L'épreuve prévue au paragraphe 7.2.1 ci-dessus sera complétée par un contrôle aléatoire portant sur un des points suivants : 2.2, 2.9 et 2.10 concernant le véhicule.

7.3 Dispositions spécifiques concernant les catégories C, D, C + E et D + E

L'épreuve prévue au paragraphe 7.2 ci-dessus sera complétée pour les candidats à la conduite des véhicules des catégories C, D, C + E et D + E :

7.3.1 par un contrôle obligatoire portant sur les points suivants qui se réfèrent au paragraphe 5 de la présente annexe.

7.3.1.1 Catégories C, D, C + E et D + E
points 5.2.3, 5.2.4 (sauf utilisation du chronotachygraphe traitée au point 9.3.1 ci-après) et, 5.2.5

7.3.1.2 Catégorie D
points 5.5.1 et 5.5.2

7.3.2 par un contrôle aléatoire portant sur un des points suivants : 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.6

8. Epreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

8.1 Le véhicule et son équipement

- 8.1.1 La conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel est subordonné à la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel.

Si le candidat passe l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique, ceci sera indiqué sur tout permis de conduire délivré sur la base d'un tel examen. Tout permis comportant cette mention ne pourra être utilisé que pour la conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.

- 8.1.2 Véhicules sur lesquels les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements seront passées

Catégorie A :

- sous-catégorie motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance maximale de 35 KW : motocycle d'une puissance minimale de 20 KW ou d'une cylindrée minimale de 240 cm³ et d'une masse minimale de 120 Kilogrammes.
- sous-catégorie motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW : motocycle d'une cylindrée minimale de 600 cm³.
- sous-catégorie facultative motocycles légers : motocycle d'une cylindrée minimale de 80 cm³.

Catégorie B : véhicules de la catégorie B à 4 roues et devant atteindre la vitesse d'au moins 100 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative tricycle et quadricycle :

tricycle ou quadricycle devant atteindre la vitesse de 60 kilomètres à l'heure.

Catégorie C : véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 11.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative pour le permis C limité :

véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 4.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80-kilomètres à l'heure.

Catégorie D : véhicule de la catégorie D dont la longueur ne sera pas inférieure à 9 mètres et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative pour le permis D limité :

véhicule de la catégorie D et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Catégorie E : sous-catégories obligatoires

B + E : ensemble d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kilogrammes composé d'un véhicule de la catégorie B et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 100 kilomètres à l'heure ;

C + E : soit

- véhicule articulé dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 21.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure, ou
- ensemble composé d'un véhicule de la catégorie C et d'une remorque à au moins deux essieux d'un empattement d'au moins 4 mètres et dont l'un au moins doit être un essieu directeur, dont la masse maximale autorisée de l'ensemble couplé ne sera pas inférieure à 21.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure ;

D + E : ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégories facultatives :

C + E : ensemble composé d'un véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 4.000 kilogrammes et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 2.000 kilogrammes. La longueur de l'ensemble couplé ne sera pas inférieure à 6 mètres. Il devra atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

D + E : ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

8.2 Aptitudes et comportement qui seront testés lors de l'épreuve
Les dispositions suivantes ne valent que pour autant qu'elles
sont compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

8.2.1 Préparation du véhicule

Les candidats devront montrer qu'ils sont capables de se
préparer à une conduite sûre en satisfaisant obligatoirement
aux prescriptions suivantes qui se réfèrent au sous-para-
graphe 3.1 de la présente annexe.

points 3.1.2, 3.1.3 (en ce qui concerne la ceinture de
sécurité, seulement si la législation exige le port de
celle-ci), 3.1.4.

8.2.2 Maîtrise technique du véhicule

Les candidats devront montrer qu'ils sont aptes à utiliser
les commandes du véhicule en satisfaisant obligatoirement
à l'exécution des opérations et manoeuvres suivantes qui se
réfèrent au sous-paragraphe 3.2 de la présente annexe.

points 3.2.1 (démarrage sur le plat et si possible en montée),
3.2.2, 3.2.3 et 3.2.6 (sauf utilisation de la capacité maxi-
male de freinage du véhicule qui est traitée au point 10.1.1
ci-après).

Les manoeuvres énoncées aux points 3.2.4, 3.2.5 et 3.2.7
seront testées par sondage (deux manoeuvres au moins sur
les trois points réunis dont une comportant une marche arrière).
Les manoeuvres prévues au point 3.2.5 pourront ne pas être
testées pour les catégories de véhicules C, D et E. Les can-
didats à l'obtention d'un permis pour ces dernières catégories
devront obligatoirement effectuer une marche arrière en dé-
crivant une courbe dont le tracé sera laissé à l'initiative
des Etats membres.

8.2.3 Comportements en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes qui se réfèrent au paragraphe 4 de la présente annexe dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises.

points 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.9 et 4.2.10 ainsi que les opérations prévues aux points 4.2.6, 4.2.7 et 4.2.8 si l'occasion en est donnée.

8.3 Dispositions spécifiques concernant les catégories A, C, D et E.

Les candidats à la conduite des véhicules des catégories A, C, D et E devront obligatoirement effectuer, outre les opérations ci-dessus, celles qui se réfèrent au paragraphe 5 de la présente annexe et qui sont énumérées ci-après.

8.3.1 Catégorie A

points 5.1.2 (débéquiller la moto et éventuellement la déplacer sans l'aide du moteur en marchant à côté), 5.1.3 et 5.1.6. L'ajustement du casque sera vérifié si la législation exige le port de celui-ci. Les vérifications énoncées au point 5.1.1 seront effectuées de façon aléatoire. La conservation de l'équilibre (point 5.1.5) sera obligatoirement testée à diverses vitesses, y compris à faible allure, et dans diverses situations de conduite, sauf le transport de passagers qui est traité au point 9.1.2.1.

8.3.2 Catégories C.D.E

points 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10 et 5.2.11

8.3.3 Catégorie D

point 5.5.3

9. Epreuve de contrôle des connaissances ou épreuve de contrôles des aptitudes et des comportements

9.1 Les aptitudes et comportements des candidats dans les domaines ci-après seront obligatoirement testés, mais il est laissé à l'initiative des Etats membres de fixer s'ils doivent l'être au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances ou au cours de celle de contrôle des aptitudes et des comportements.

9.1.1 Toutes catégories

9.1.1.1 vérifications de façon aléatoire de l'état des pneus, des feux, des catadioptrés, du système de direction, de freins, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore.

9.1.1.2 précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule.

9.1.2 Catégorie A

9.1.2.1 conservation de l'équilibre lors du transport d'un passager

9.1.3 Catégories C.D.E

9.1.3.1 utilisation du chronotachygraphe

9.1.4 Catégorie C + E

9.1.4.1 attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et son dételage de celui-ci

9.1.4.2 sécurité du chargement du véhicule

9.2 La lecture d'une carte routière pourra être testée soit au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances soit au cours de celle de contrôle des aptitudes et des comportements.

10. Epreuve facultative de contrôle des aptitudes et des comportements

Les aptitudes et comportements des candidats dans les domaines ci-après pourront être testés au cours de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

10.1 Toutes catégories

10.1.1 utilisation de la capacité maximale de freinage du véhicule

10.2 Catégorie A

10.2.1 demi-tour en U

11. Evaluation de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

Lors de chacune des situations de conduite, l'évaluation portera sur l'aisance du candidat à manier les différentes commandes du véhicule et la maîtrise dont il fera preuve pour s'insérer dans la circulation en toute sécurité.

Tout au long de l'épreuve, l'examineur devra éprouver une impression de sécurité. Les erreurs de conduite ou un comportement dangereux mettant en cause la sécurité immédiate du véhicule d'examen, de ses passagers ou des autres usagers de la route, ayant nécessité ou non l'intervention de l'examineur ou de l'accompagnateur, seront sanctionnées par un échec. L'examineur sera toutefois libre de décider s'il convient de mener ou non l'examen pratique à son terme.

./..

12. Durée de l'examen

La durée de l'examen et la distance à parcourir doivent être suffisantes pour l'évaluation des aptitudes et comportements prescrite aux paragraphes 8 et 9 ci-dessus.

Le temps minimum de conduite consacré au contrôle des comportements ne devra en aucun cas être inférieur à : 25 minutes pour les catégories A et B et 45 minutes pour les autres catégories.

13. Lieu de l'examen

La partie de l'examen destinée à évaluer la maîtrise technique du véhicule pourra se dérouler sur un terrain spécial. Celle destinée à évaluer les comportements en circulation aura lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes, ainsi que sur les voies urbaines, celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer.

Il est souhaitable que l'examen puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic.

ANNEXE III

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

DÉFINITIONS

1. Aux fins de la présente annexe, les conducteurs sont classés en deux groupes :
 - 1.1. groupe 1 : conducteurs de véhicules des catégories A et B et de la sous-catégorie B + E,
 - 1.2. groupe 2 : conducteurs de véhicules des catégories C et D et des autres sous-catégories de la catégorie E.
 - 1.3. La législation nationale pourra prévoir des dispositions en vue d'appliquer aux conducteurs de véhicules relevant de la catégorie B, et utilisant leur permis de conduire dans un but professionnel (taxis, ambulances etc.), les dispositions prévues par la présente annexe pour les conducteurs du groupe 2.
2. Par analogie, les candidats à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire sont classés dans le groupe auquel ils appartiendront une fois le permis délivré ou renouvelé.

EXAMENS MÉDICAUX

3. Groupe 1 : les candidats doivent faire l'objet d'un examen médical s'il apparaît, lors de l'accomplissement des formalités requises, ou au cours des épreuves qu'ils sont tenus de subir avant d'obtenir un permis, qu'ils sont atteints d'une ou plusieurs des incapacités mentionnées dans la présente annexe.

Les candidats à la délivrance d'un permis de conduire et les conducteurs ayant 75 ans révolus doivent subir des examens médicaux périodiques qui seront prescrits par la législation nationale.

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 qui seront prescrits par la législation nationale.
5. Les Etats membres pourront exiger, lors de la délivrance d'un permis de conduire, des normes plus sévères que celles mentionnées dans la présente annexe.

VISION

6. Tout candidat à un permis de conduire devra subir les investigations appropriées pour s'assurer qu'il a une acuité visuelle compatible avec la conduite des véhicules à moteur. S'il y a une raison de douter que le candidat n'a pas une vision adéquate, il devra être examiné par une autorité médicale compétente. Lors de cet examen, l'attention devra porter notamment sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire et les maladies oculaires progressives.

Les lentilles intra-oculaires ne sont pas à considérer comme des verres correcteurs aux fins de la présente annexe.

Groupe 1 :

- 6.1. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,6 en utilisant les deux yeux ensemble. Le permis de conduire ne doit être ni délivré, ni renouvelé s'il s'avère, lors de l'examen médical, que le champ visuel est inférieur à 120° sur le plan horizontal ou que l'intéressé est atteint d'une autre affection de la vue de nature à mettre en cause la sûreté de sa conduite. Si une maladie oculaire progressive est décelée ou déclarée, le permis de conduire pourra être délivré ou renouvelé sous réserve d'un examen périodique pratiqué par une autorité médicale compétente.

- 6.2. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un oeil ou qui utilise seulement un oeil, par exemple en cas de diplopie, doit avoir une acuité visuelle d'au moins 0,6 avec correction optique s'il y a lieu. L'autorité médicale compétente devra certifier que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté, et que le champ de vision de cet oeil est normal.

Groupe 2 :

- 6.3. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle des deux yeux, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,8 pour l'oeil le meilleur et d'au moins 0,5 pour l'oeil le moins bon. Si les valeurs de 0,8 et 0,5 sont atteintes par correction optique, il faut que l'acuité non corrigée de chacun des deux yeux atteigne 0,05, ou que la correction de l'acuité minimale (0,8 et 0,5) soit obtenue à l'aide de verres de lunettes dont la puissance ne peut excéder plus ou moins 4 dioptries, ou à l'aide de lentilles de contact (vision non corrigée = 0,05). La correction doit être bien tolérée. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé si le candidat ou le conducteur n'a pas un champ visuel normal ou s'il est atteint de diplopie.

AUDITION

7. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur du groupe 2 si son audition est déficiente à un point tel qu'il en est gêné dans l'accomplissement de ses tâches.

HANDICAPÉS DE L'APPAREIL LOCOMOTEUR

8. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'affections ou d'anomalies du système locomoteur, rendant dangereuse la conduite d'un véhicule à moteur.

Groupe 1 :

- 8.1. Un permis de conduire avec condition restrictive s'il y a lieu peut être délivré, après avis d'une autorité médicale compétente, à tout candidat ou conducteur physiquement handicapé. Cet avis doit reposer sur une évaluation médicale de l'affection ou de l'anomalie en cause et, si besoin est, sur un test pratique; il doit être complété par l'indication du type d'aménagement dont le véhicule doit être pourvu, ainsi que par la mention de la nécessité ou non du port d'un appareillage orthopédique, dans la mesure où l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements démontre qu'avec ces dispositifs, la conduite n'est pas dangereuse.
- 8.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat atteint d'une affection évolutive sous réserve qu'il soit soumis à des contrôles périodiques en vue de vérifier que l'intéressé est toujours capable de conduire son véhicule en toute sécurité.

Un permis de conduire sans contrôle médical régulier peut être délivré ou renouvelé, dès lors que le handicap est stabilisé.

Groupe 2 :

- 8.3. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

AFFECTIONS CARDIO-VASCULAIRES

9. Les affections pouvant exposer tout candidat ou conducteur à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire à une défaillance subite de son système cardio-vasculaire de nature à provoquer une altération subite des fonctions cérébrales, constituent un danger pour la sécurité routière.

Groupe 1 :

- 9.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat atteint de troubles graves du rythme.

- 9.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur porteur d'un stimulateur cardiaque, sous réserve d'un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier.
- 9.3. La délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire à tout candidat ou conducteur atteint d'anomalies de la tension artérielle sera apprécié en fonction des autres données de l'examen, des complications éventuelles associées, et du danger qu'elles peuvent constituer pour la sécurité de la circulation.
- 9.4. D'une manière générale, le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'angor survenant au repos ou à l'émotion. La délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire à tout candidat ou conducteur ayant présenté un infarctus du myocarde est subordonné à un avis médical autorisé et, si nécessaire, à un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

- 9.5. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

DIABÈTE SUCRE

10. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'un diabète sucré, sous réserve d'un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier approprié à chaque cas.

Groupe 2 :

- 10.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur de ce groupe atteint d'un diabète sucré nécessitant un traitement à l'insuline, sauf cas très exceptionnels dûment justifiés par un avis médical autorisé et sous réserve d'un contrôle médical régulier.

MALADIES NEUROLOGIQUES

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

A cet effet, les troubles neurologiques dus à des affections, des opérations du système nerveux central ou périphérique, extériorisés par des signes moteurs sensitifs, sensoriels, trophiques, perturbant l'équilibre et la coordination, seront envisagés en fonction des possibilités fonctionnelles et de leur évolutivité. La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire pourra être, dans ces cas, subordonné à des examens périodiques en cas de risque d'aggravation.

12. Les crises d'épilepsie et les autres perturbations brutales de l'état de conscience constituent un danger grave pour la sécurité routière lorsqu'elles surviennent lors de la conduite d'un véhicule à moteur.

Groupe 1 :

- 12.1. Un permis peut être délivré ou renouvelé, sous réserve d'un examen effectué par une autorité médicale compétente et d'un contrôle médical régulier. Celle-ci jugera de la réalité de l'épilepsie ou d'autres troubles de la conscience, de sa forme et de son évolution clinique (pas de crises depuis deux ans par exemple), du traitement suivi et des résultats thérapeutiques.

Groupe 2 :

- 12.2. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur présentant, ou susceptible de présenter, des crises d'épilepsie ou d'autres perturbations brutales de l'état de conscience.

TROUBLES MENTAUX

Groupe 1 :

13.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur :

- atteint de troubles mentaux graves congénitaux ou acquis par maladies, traumatismes ou interventions neuro-chirurgicales;
- atteint d'arriération mentale grave;
- atteint de troubles comportementaux graves de la senescence ou de troubles graves de la capacité de jugement et d'adaptation liés à la personnalité

sauf si la demande est appuyée par un avis médical autorisé et sous réserve, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

13.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

ALCOOL

14. La consommation d'alcool constitue un danger important pour la sécurité routière. Compte tenu de la gravité du problème, une grande vigilance s'impose au plan médical.

Groupe 1 :

14.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool, ou qui ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool.

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

Groupe 2 :

- 14.4. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

DROGUES ET MÉDICAMENTS

15. Abus :

Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de substances à action psychotrope, quelle que soit la catégorie de permis sollicitée.

Consommation régulière :

Groupe 1 :

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

Groupe 2 :

- 15.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules sur lesquels porte la définition de ce groupe.

AFFECTIONS RÉNALES

Groupe 1 :

- 16.1. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur souffrant d'insuffisance rénale grave, sous réserve d'un avis médical autorisé et à condition que l'intéressé soit soumis à des contrôles médicaux périodiques.

Groupe 2 :

- 16.2. Le permis de conduire ne doit être, ni délivré, ni renouvelé à tout candidat ou conducteur, souffrant d'insuffisance rénale grave irréversible, sauf cas exceptionnels dûment justifiés par un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier.

DISPOSITIONS DIVERSES

Groupe 1 :

- 17.1. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur ayant subi une transplantation d'organe ou un implant artificiel ayant une incidence sur l'aptitude à la conduite, sous réserve d'un avis médical autorisé et, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

- 17.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules sur lesquels porte la définition de ce groupe.
18. En règle générale, le permis de conduire ne doit être ni délivré, ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'une affection non mentionnée dans les paragraphes précédents, susceptible de constituer ou d'entraîner une incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité routière lors de la conduite d'un véhicule à moteur, sauf si la demande est appuyée par un avis médical autorisé et sous réserve, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

FICHE DE COMMUNICATION

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

"Proposition de directive relative au permis de conduire"1. Personnes ou groupes de personnes concernés

Tous les titulaires d'un permis de conduire et les candidats à la délivrance d'un permis.

Les administrations nationales à cause des réformes administratives nécessaires.

Les professionnels chargés de l'apprentissage de la conduite.

2. Préparation de la propositiona) Caractère novateur

Dans le cadre de l'Europe des citoyens, la proposition vise à améliorer la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite. La directive de 1980 ayant instauré le permis de conduire communautaire s'est avérée insuffisante sur ce point, notamment en établissant l'obligation d'échange du permis du titulaire qui acquerrait une résidence normale dans un autre Etat membre.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Elle maintient cependant la faculté d'échange à la demande du titulaire.

En outre, en vue d'une amélioration de la sécurité routière, le programme d'examen n'est plus une simple énumération de matières à retenir. On définit les objectifs à atteindre en matière de formation des conducteurs. C'est en fonction de ces objectifs que l'on fixe le programme d'examen.

b) Consultations effectuées par les services de la Commission

- Organisme privé chargé d'études sur la sécurité routière,
- experts gouvernementaux.

3. Actions d'informations suggérées

Communiqué de presse.

Historical Archives of the European Commission

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

Le présent projet a pour objet d'augmenter la sécurité routière et de faciliter la libre circulation des personnes dans les Etats membres.

II. Caractéristiques des entreprises concernées.

1. Les entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un Etat membre autre que celui qui a délivré leur permis de conduire.
2. Les auto-écoles chargées de l'apprentissage de la conduite des candidats au permis de conduire.
3. Les entreprises de transport.

III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises ?

les auto-écoles doivent baser leur programme de formation à la conduite sur les objectifs définis dans la Directive (annexe II).

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales ?

Voir III. Il ne semble pas en principe que des obligations spécifiques puissent être imposées aux entreprises via les autorités locales.

V. Y-a-t-il des mesures spéciales pour les P.M.E. ?

Non.

VI. Quel est l'effet prévisible ?

1. L'ensemble des entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un autre Etat membre, verront faciliter davantage par rapport à la situation présente la libre circulation de leurs employés à l'intérieur de la Communauté par le fait de la suppression de l'obligation d'échange prévue dans la directive 80/1263/CEE (voir exposé des motifs ad art. 10 et 1er et 9e considérants)

2. On peut prévoir dans certains Etats membres une augmentation du nombre des candidats à l'apprentissage de la conduite due à l'extension du programme de formation en application de l'annexe II de la directive puisque celle-ci prévoit des prescriptions spécifiques d'examen pour chaque catégorie de véhicules (à titre d'exemple, à partir de l'entrée en vigueur de la directive, quelques Etats membres dont le système n'exigeait pas certains permis spécifiques pour certaines catégories de véhicules - pour des motocyclettes; C et D pour certains types de camions et bus - devront les instaurer et par conséquent une formation spécifique sera nécessaire).

Ce fait pourrait donner des résultats favorables au niveau de l'emploi dans les auto-écoles de certains Etats membres.

3. En ce qui concerne les entreprises de transport l'impact sur la compétitivité et l'emploi sera négligeable puisque la proposition de directive ne modifie pas la situation existante pour les conducteurs professionnels, et que l'accès à la profession de conducteur continue à être régie par le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20.12.1985).

L'harmonisation des catégories de véhicules établie par la proposition de directive (en supprimant la possibilité de dérogation que permet la directive existante) et la création de sous-catégories facultatives, notamment les permis C et D limités, supposeront un meilleur niveau de professionnalisme sans modification sur le niveau de l'emploi.

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ?

Non.

ANNEXE CALENDRIER

Calendrier souhaité pour l'adoption de la directive:

- Avis du Comité Économique et Social: décembre 1988
- Avis du Parlement Européen : décembre 1988
- Décision du Conseil : février 1989

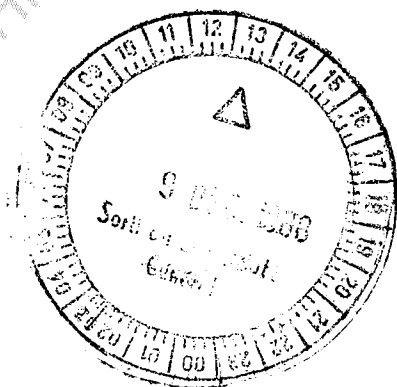
COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(88) 705 final

Bruxelles, le 2 décembre 1988

Proposition de
DIRECTIVE DU CONSEIL
sur le Permis de Conduire

(présentée par la Commission)



EXPOSE DES MOTIFS

A. Considérations générales

1. Dans le cadre d'un programme d'actions communautaires visant la sécurité routière, la Commission a transmis au Conseil, en 1972, une proposition de directive relative à l'harmonisation des législations en matière de permis de conduire un véhicule routier (1).

Suite aux avis exprimés par le Parlement européen en 1974 (2) et par le Comité Economique et Social en 1973 (3), et pour tenir compte notamment de l'Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC) du 1er avril 1975 élaboré par la Commission Economique pour l'Europe à Genève, cette proposition a été modifiée en 1976 (4).

Le Parlement européen et le Comité économique et social ont émis un nouvel avis sur cette proposition modifiée, la même année (5) et (6).

2. Le Conseil a adopté la proposition au cours de sa session du 4 décembre 1980 sous le titre "Première directive du Conseil, du 4 décembre 1980, relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire n° 80/1263/CEE" (7).

-
- (1) JO n° C 119 du 16.11.1972, p. 9.1.
 - (2) JO n° C 55 du 13.05.1974, p. 4.
 - (3) JO n° C 60 du 26.07.1973, p. 1.
 - (4) JO n° C 8 du 13.01.1976, p. 2.
 - (5) JO n° C 238 du 11.10.1976, p. 43.
 - (6) JO n° C 97 du 23.08.1976, p. 32.
 - (7) JO n° L 375 du 31.12.1980, p. 1.

Cette directive, qui a été mise en application pour l'essentiel le 1er janvier 1983, prévoit principalement que lorsque le titulaire d'un permis de conduire délivré dans un Etat membre transfère sa résidence normale dans un autre Etat membre, ledit permis reste valable durant une période maximum d'un an avant l'expiration de laquelle il doit être échangé contre un permis du second Etat. Elle a introduit également à partir du 1er janvier 1986, un modèle communautaire de permis qui s'inspire de celui défini par la Convention de Vienne sur la circulation routière (1). Ces principes de reconnaissance réciproque et d'échange s'accompagnent des normes relatives à la délivrance des permis : réussite d'un examen pratique et théorique, satisfaction de normes médicales minimales, qui sont reprises intégralement de l'accord APC déjà cité.

3. Toutefois, des différences, parfois importantes entre les législations nationales subsistent en ce qui concerne les catégories de véhicules, les âges minimums exigés pour la délivrance d'un permis de conduire et leur durée de validité mais aussi au sujet des conditions d'apprentissage et de formation. Ces différences s'expliquent en partie par les possibilités de dérogation offertes par la directive actuelle. Il a été possible d'en atténuer certaines lors de l'établissement des équivalences entre permis dans la mesure où les catégories nationales différaient. Mais la survie de tels systèmes divergents ne facilite pas, par exemple, le contrôle des permis en cas de nécessité.
4. Ces difficultés n'étaient pas ignorées lors de l'adoption de la première directive, puisque celle-ci prévoyait une deuxième étape qui fixerait :
 - les catégories de véhicules (article 3)
 - la durée de validité des permis (article 7)
 - les normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis de conduire (article 10).
5. Par ailleurs, le programme de travail de la Commission pour 1985 a précisé que celle-ci s'engageait à faire une proposition visant à assurer la reconnaissance du permis de conduire dans toute la Communauté quel que soit l'Etat de résidence du titulaire du permis. Pareille reconnaissance s'inscrit dans le cadre des mesures proposées par la Commission au titre de l'Europe des Citoyens".

(1) Acte final de la Convention sur la circulation routière élaboré à Vienne en novembre 1968 par la Conférence des Nations Unies sur la circulation routière.

6. C'est donc pour répondre à ces divers engagements que la Commission propose la présente directive, qui doit se substituer à la directive 80/1263/CEE, et faciliter la libre circulation des citoyens tout en visant une amélioration de la sécurité routière.

B. Considérations particulières

- I. Les références ci-après se réfèrent à la numérotation des articles de la nouvelle directive

ad Article 1er

La nouvelle rédaction comporte des modifications substantielles :

La mention dans l'article 1er paragraphe 1 de la directive 80/1263/CEE sur la validité du permis de conduire de modèle communautaire sous réserve de l'article 8 (c'est-à-dire l'obligation d'échange dans le cas où le titulaire d'un permis délivré par un Etat membre acquiert une résidence normale dans un autre Etat membre) est supprimée, car la proposition de nouvelle directive consacre la reconnaissance réciproque sans obligation d'échange.

ad Article 2

Ce nouvel article introduit la définition de "résidence normale" telle qu'elle doit être entendue dans l'application de l'article 8.1.b et de l'article 10.

L'article 8.1.b prévoit que la délivrance du permis de conduire est subordonnée à l'existence de la "résidence normale" dans le territoire de l'Etat membre qui délivre le permis de conduire. De même, l'article 10 prévoit que la faculté d'échange, à la demande du titulaire, est subordonnée à l'acquisition d'une résidence normale.

Cette définition vise à résoudre les problèmes qui se sont posés dans l'interprétation du concept de "résidence normale" lors de l'application de la directive 80/1263/CEE.

ad article 4

Le terme "poids" a été remplacé par celui de "masse" pour se conformer à la directive n° 80/181/CEE du Conseil du 20 décembre 1979 (1).

Dans le 1er paragraphe, quelques modifications ont été introduites par rapport aux définitions de la Convention de Vienne déjà citées pour lever certaines ambiguïtés.

Le paragraphe 3 introduit des sous-catégories dans la catégorie E qui résultent de la définition même de celle-ci. Il convient de souligner qu'en raison du fait qu'aucune dérogation n'est prévue pour ces catégories et sous-catégories, les divergences actuelles disparaîtront ; trois Etats membres ont en effet des catégories différentes de celles de l'actuel article 3.

Le paragraphe 4 introduit des sous-catégories pour tenir compte d'une évolution récente pour la catégorie A. La catégorie A est divisée en deux sous-catégories : la première allant jusqu'à 400 cm³ et la deuxième au-delà de 400 cm³. Par ailleurs une sous-catégorie facultative est introduite pour les motocycles légers.

Une formation et un accès par étapes aux engins de grosse cylindrée devraient engendrer une diminution du nombre d'accidents, souvent mortels, dont sont victimes les jeunes motocyclistes. A l'heure actuelle, des sous-catégories existent dans la catégorie A dans plusieurs Etats membres et d'autres envisagent d'en créer.

Le paragraphe 5 introduit des sous-catégories facultatives pour tenir compte des situations existantes. Un nouvel article prescrit un réexamen de la situation après 5 ans pour généraliser ces sous-catégories ou les supprimer. Elles répondent aux objectifs suivants :

Catégorie B

Une sous-catégorie est prévue pour les quadricycles et les tricycles (ces derniers étant transférés de la catégorie A à la catégorie B). L'utilisation de ces "voiturettes" se développe, tout au moins dans certains Etats membres, et leur rattachement à la catégorie des motocycles serait très artificiel. Il semble opportun d'éviter que les candidats à leur conduite, qui sont souvent des personnes âgées, doivent passer leur examen sur une voiture normale de la catégorie B et surtout sur un motocycle.

(1) JO n° L 39/40 du 15.2.1980.

Sous-catégorie C

Cette sous-catégorie résulte du régime en vigueur dans certains Etats membres, dans lesquels un permis assimilé au permis B, permet la conduite de véhicules jusqu'à une masse maximale de 7.500 kilogrammes. Cette situation ayant favorisé le développement d'un parc important de véhicules utilitaires légers, il paraît opportun de prévoir un examen spécifique avec un véhicule d'examen ayant des caractéristiques moins exigeantes que celles prévues pour le véhicule défini pour la catégorie C dans son ensemble.

Sous-catégorie D

Cette sous-catégorie recouvrirait les minibus qui sont très répandus dans certains Etats membres.

Sous-catégories C + E et D + E

Elles résultent des sous-catégories envisagées à l'intérieur des sous-catégories C et D.

Le paragraphe 5 reprend les définitions du paragraphe 4 de l'article 3 de la directive n° 80/1263/CEE à l'exception de celle des motocycles qui est modifiée pour exclure les tricycles. Un alinéa nouveau définit les tricycles et les quadricycles.

Le paragraphe 6 prévoit une dérogation aux vitesses indiquées pour les motocycles, les tricycles et les quadricycles qui figurait déjà dans l'ancien article 9. Elle est reprise des définitions de la Convention de Vienne déjà citée.

ad article 5

Cet article traite des permis délivrés aux personnes physiquement handicapées.

Le 1er paragraphe reprend les dispositions figurant dans l'annexe III à la directive n° 80/1263/CEE.

Le 2e paragraphe prévoit la possibilité pour ces candidats de se présenter à l'examen pratique sur le véhicule adapté aux besoins de leur condition, le permis n'étant toutefois valable que pour les véhicules adaptés de façon similaire.

Le deuxième paragraphe de l'article 4 de la directive n° 80/1263/CEE n'est pas repris.

ad article 6

Paragraphe 1

L'alinéa a) subordonne la délivrance d'un permis C et D à la détention du permis B. Cette disposition qui existe déjà dans plusieurs Etats membres est aussi la voie dans laquelle on s'engage au niveau de l'E.C.E./ONU.

Paragraphe 2

L'alinéa a) prévoit la validation pour la sous-catégorie B + E des permis délivrés pour les sous-catégories C + E et D + E du fait qu'il faut être titulaire du permis B pour obtenir les permis C et D.

L'alinéa b) prévoit la validation du permis C + E pour la sous-catégorie D + E si le titulaire est en possession du permis D. Les qualifications pour la sous-catégorie C + E et la catégorie D peuvent sans risque être étendues sans examen à la sous-catégorie D + E.

Paragraphe 3

Les validations prévues ne sont valables qu'au niveau national ; elles existent à l'heure actuelle dans deux Etats membres. En principe, elles ne sont pas transférables sur un permis échangé si l'Etat membre en cause ne pratique pas ces validations. Tout Etat membre peut d'ailleurs interdire la conduite sur son territoire de tout véhicule si le conducteur n'a pas passé l'examen approprié.

ad article 7

L'option accordée par l'article 5 de la directive n° 80/1263/CEE à chaque Etat membre, de fixer l'âge minimal à partir duquel le permis peut être délivré présente des inconvénients et peut constituer dans certains cas une entrave à la libre circulation des conducteurs. C'est pourquoi il est proposé de fixer pour les catégories A et B et la sous-catégorie B + E l'âge minimal à partir duquel le permis de conduire peut être délivré et de se référer aux dispositions reprises du règlement social relatif au transport par route (1) pour les autres catégories et sous-catégories.

Paragraphe 1

Alinéas a) et d)i. On propose le maintien de la pratique en vigueur dans deux Etats membres de délivrer les permis A et B à partir de 17 ans révolus.

Alinéas b), c), d)ii et d)iii. On renvoie aux conditions fixées dans le règlement social relatif au transport par route déjà cité.

Alinéa e) - sous-catégories facultatives.

En ce qui concerne les motocycles, on prévoit une acquisition progressive de l'expérience de la conduite en échelonnant de 2 ans en 2 ans l'accès aux sous-catégories supérieures, car en principe, les nouveaux conducteurs sont le plus souvent des jeunes conducteurs. La possibilité d'exiger une expérience pratique effective de 2 ans dans la sous-catégorie inférieure pourrait cependant être substituée au seul critère de l'âge.

(1) Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

ad Article 8

Le paragraphe 1 reprend le paragraphe 1 a) et b) de l'article 6 de la directive n° 80/1263/CEE.

Le paragraphe 3 est introduit afin de préciser que les dispositions nationales en matière de suspension du droit de faire usage du permis de conduire devront s'appliquer aux conducteurs qui ne satisfont plus aux conditions de connaissances et d'aptitudes prévues par les annexes II et III. Cette disposition complémentaire se base en partie sur la Convention de Vienne déjà citée, et se substitue au point 27 de l'annexe III. Les paragraphes 4 et 5 reprennent le texte amendé des "Autres dispositions" de l'annexe III.

ad Article 9

Le texte de cet article reprend celui de l'article 7 de la directive n° 80/1263/CEE.

ad Article 10

Par rapport à l'article 8 de la directive n° 80/1263/CEE, cet article introduit le principe que, en cas de changement de résidence normale d'un Etat à un autre, il n'y a plus d'obligation d'échange. Néanmoins, ce même article prévoit que le titulaire d'un permis de conduire qui acquiert sa résidence normale dans un autre Etat membre et qui préfère posséder le permis de conduire de l'Etat de résidence aura la faculté, à sa demande, d'obtenir l'échange de son permis contre un permis délivré par l'Etat où il a acquis sa nouvelle résidence normale.

ad Article 11

Cet article maintient la possibilité d'établir des équivalences entre les permis délivrés pour les sous-catégories facultatives.

ad Article 12

Ce nouvel article prévoit de revoir, cinq ans après la mise en oeuvre de la directive, la situation concernant les sous-catégories facultatives, comme déjà indiqué dans les observations concernant l'article 4.

ad Article 13

On propose une période transitoire de trois ans après la date de mise en oeuvre de la directive pour permettre l'utilisation des véhicules d'examen en service à cette date pendant ce délai. Cette disposition ne concerne évidemment pas les véhicules conformes à ceux définis dans l'annexe II, point 8.1.2.

ad Article 14

Etant donné que le règlement social relatif aux transports par route déjà cité est d'application directe dans les Etats membres, aucune disposition en matière d'âge minimal auquel le permis de conduire peut être délivré, ne doit être arrêtée pour la mise en oeuvre de la directive dans les cas où les transports visés par l'article 7.1.b), c), d)ii et d)iii de la directive entrent dans le champ d'application du règlement sus-visé.

ad Article 15

Pour des raisons de clarté, compte tenu de l'importance des modifications proposées, il a été jugé opportun d'abroger la directive n° 80/1263/CEE et d'y substituer la présente directive.

ad Article 16

Pas d'observations.

II. ad annexe I

Les modifications proposées portent d'une part sur l'introduction de la traduction du terme "permis de conduire" en espagnol et en portugais sur la page de garde, et, d'autre part, sur la modification des définitions des différentes catégories de véhicules pour les mettre en conformité avec celles de l'article 4 de la directive.

La faculté de supprimer la date de délivrance du permis de conduire prévue à l'annexe I de la directive n° 80/1263/CEE a été abrogée.

ad annexe II

L'examen de conduite s'inscrit dans le processus qui doit amener le candidat à la conduite d'un véhicule à moteur, du stade de la formation à celui d'une conduite sûre. De l'avis des experts ayant participé aux travaux d'élaboration de cette proposition, la formation est le stade le plus important de ce processus. L'examen permet de constater principalement si les exigences de la tâche de conduite n'excèdent pas l'habilité au volant

du candidat et s'il est en mesure de faire face aux exigences de la circulation et de surmonter ses propres réactions.

Il n'est cependant pas possible de fixer au niveau communautaire un cadre unique de formation étant donné que certains Etats membres admettent la possibilité d'une filière libre d'accès à l'examen sans passage par une auto-école. On a toutefois jugé opportun de ne pas se limiter à une simple énumération de matières d'examen hors du contexte dans lequel celui-ci se place, mais de préciser les critères auxquels doit satisfaire tout conducteur de véhicule à moteur pour conduire en toute sécurité. Ces critères correspondent évidemment aux objectifs que devrait viser tout programme de formation à la conduite, c'est-à-dire objectifs psychomoteurs ainsi que ceux concernant l'aptitude à comprendre et à mettre en oeuvre ses connaissances. Les premiers sont testés lors de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, les seconds au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances.

Le contenu des épreuves de contrôle précitées respecte les exigences minimales définies dans l'APC de 1975 déjà citée mais tient compte également de certaines exigences de la réglementation communautaire apparues depuis cette date.

La durée minimale de l'épreuve en circulation a été sensiblement augmentée et est différenciée selon les catégories A et B d'une part et les autres catégories d'autre part.

La nouvelle annexe définit également les véhicules d'examen pour chacune des catégories et sous-catégories ; l'actuelle Annexe II se limitait seulement aux catégories C, D et E. La masse minimale du véhicule d'examen de la catégorie C a été portée à 11.000 kilogrammes. En ce qui concerne la catégorie D, on propose la suppression du critère de nombres de places qui n'est pas représentatif, mais on suggère de porter la longueur du véhicule d'examen de 7 à 9 mètres. On fixe aussi pour toutes les catégories, les vitesses que le véhicule d'examen doit pouvoir atteindre.

ad annexe III

La nouvelle annexe a été mise au point avec le concours d'un groupe d'experts gouvernementaux dont la plupart appartenaient au corps médical.

Il n'y a pas de remise en cause fondamentale du contenu de l'ancienne annexe III, mais plusieurs points ont été reformulés.

Dans le cas de la vision, la rédaction a été simplifiée mais les exigences restent aussi sévères qu'antérieurement. Dans d'autres cas, les énumérations de maladies ont été

supprimées car elles pouvaient apparaître comme étant exhaustives. Il a été tenu compte aussi des progrès de la science médicale intervenus depuis 1975, date à laquelle l'ancienne annexe III a été mise au point.

On a cependant introduit de nouvelles exigences pour les examens médicaux. Les candidats et les conducteurs du Groupe 1 (catégories A et B) ayant 75 ans révolus, ainsi que les conducteurs du groupe 2 (autres catégories) seront soumis aux examens périodiques qui seront prescrits par la législation nationale.

Le point 27 et les "Autres dispositions" de l'annexe III de la directive n° 80/1263/CEE sont reportés sous une forme amendée dans l'article 8 de la directive.

Historical Archives of the European Commission

Proposition de
DIRECTIVE DU CONSEIL
sur le permis de conduire

"LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

Vu la proposition de la Commission,

Vu l'avis du Parlement européen (1),

Vu l'avis du Comité économique et social (2),

considérant qu'il est souhaitable, aux fins de la politique commune des transports et en vue d'une contribution à l'amélioration de la sécurité de la circulation routière ainsi que pour faciliter la circulation des personnes qui s'établissent dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite, qu'il y ait un permis de conduire national de modèle communautaire reconnu mutuellement par les Etats membres sans obligation d'échange ;

considérant qu'une première étape dans ce sens a été accomplie par la première directive no. 80/1263/CEE(3) du Conseil qui a établi un modèle communautaire de permis national et la reconnaissance réciproque par les Etats membres des permis de conduire nationaux ainsi que l'échange des permis de titulaires qui transfèrent leur résidence ou leur lieu de travail d'un Etat membre à un autre; que les progrès accomplis dans cette voie doivent être poursuivis;

(1)

(2)

(3) J.O. no. L 375 du 31.12.1980, p. 1.

considérant qu'il convient de maintenir le modèle communautaire de permis national établi par la première directive no. 80/1263/CEE moyennant quelques adaptations linguistiques pour tenir compte de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal;

considérant que pour répondre à des impératifs de sécurité routière, il est nécessaire de fixer des conditions minimales auxquelles le permis de conduire peut être délivré ;

considérant que l'article 3 de la directive no. 80/1263/CEE prévoit que des dispositions définitives visant à généraliser dans la Communauté les catégories de véhicules mentionnées dans cet article doivent être arrêtées sans possibilité de dérogation, de même en ce qui concerne les conditions de validité des permis de conduire;

considérant qu'il y a lieu de prévoir la possibilité de subdiviser lesdites catégories de véhicules pour favoriser notamment un accès progressif à la conduite des véhicules les plus puissants;

considérant qu'il faut arrêter des dispositions spécifiques pour favoriser l'accès des personnes physiquement handicapées à la conduite des véhicules;

considérant que l'article 10 de la directive n°80/1263/CEE prévoit qu'il faut procéder à une harmonisation plus poussée des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis de conduire; qu'à cet effet, il faut définir les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des véhicules à moteur ainsi que structurer l'examen de conduite en fonction de ces concepts et redéfinir les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite de ces véhicules;

considérant que les dispositions prévues à l'article 8 de la directive 80/1263/CEE du 4 décembre 1980 et notamment l'obligation d'échange des permis de conduire dans le délai d'un an, en cas de changement de résidence constitue un obstacle à la libre circulation des personnes, ne peut être admis, compte tenu des progrès réalisés dans le cadre de l'intégration européenne ;

considérant que pour faciliter la circulation des personnes qui souhaitent s'établir dans un Etat membre différent de celui qui a délivré leur permis de conduire antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente directive, il convient d'assurer la reconnaissance réciproque des permis de conduire par les Etats membres de résidence dans les conditions de validité établies par les Etats membres qui les ont délivrés et sans qu'il soit nécessaire de procéder à un échange de permis,

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE :

Article premier

1. Les Etats membres établissent le permis de conduire national d'après le modèle communautaire tel que décrit en annexe I conformément aux dispositions de la présente directive.
2. Le permis de conduire de modèle communautaire au sens de la présente directive ainsi que les permis de conduire délivrés par les Etats membres avant l'entrée en vigueur de la présente directive sont mutuellement reconnus par les Etats membres et les conditions de validité sont établies par l'Etat qui a délivré le permis quelque soit l'Etat de résidence du titulaire de ce permis.

Article 2

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

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux ou plusieurs Etats membres, est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un Etat membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

Article 3

1. Le signe distinctif de l'Etat membre délivrant le permis figure dans l'ovale dessiné à la page 1 du modèle de permis de conduire communautaire.
2. Les Etats membres prennent toutes dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des permis de conduire.

Article 4

1. Le permis de conduire prévu à l'article 1er autorise la conduite de véhicules des catégories suivantes :

catégorie A : motocycles, avec ou sans side-car ;

catégorie B : automobiles, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kilogrammes et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit ;

catégorie C : automobiles autres que celles de la catégorie D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes ;

catégorie D : automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ;

catégorie E : ensembles de véhicules couplés dont le véhicule tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette ou ces catégorie(s).

2. Le paragraphe 1 peut s'appliquer aux automobiles des catégories B, C ou D auxquelles est attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes.

3. Au sein de la catégorie E un permis spécifique est délivré pour la conduite des ensembles de véhicules suivants :

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

Toutefois, sous réserve que :

- la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide de l'automobile,

et

- la masse maximale autorisée de l'ensemble de véhicules couplés n'excède pas 3 500 kilogrammes

un permis de la catégorie B est suffisant

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

sous-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.

4. Au sein de la catégorie A, un permis spécifique est délivré pour la conduite des véhicules suivants :

- motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance de 35 KW ;
- motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW.

Au sein de la sous-catégorie correspondant aux motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³, un permis spécifique peut être délivré pour la conduite des motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 cm³.

5. Au sein des catégories B, C et D et des sous-catégories C+E et D+E, un permis spécifique peut être délivré pour la conduite des véhicules suivants :

- catégorie B : Tricycles et quadricycles à moteur
- catégorie C : Automobiles autres que celles de la catégorie D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes sans dépasser 7 500 kilogrammes.
- catégorie D : Automobiles affectées au transport de personnes, ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur sans excéder 16 places assises, outre le siège du conducteur.
- sous-catégorie

C + E : Ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C mais dont la masse maximale ne dépasse pas 7 500 kilogrammes et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes.

- sous-catégorie

D + E : Ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D mais n'excédant pas 16 places assises outre le siège du conducteur et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes.

6. Aux fins de l'application du présent article :

- Le terme "véhicule à moteur" désigne tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rail,
- le terme "motocycle" désigne tout véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 50 kilomètres à l'heure, ou, si ce véhicule est équipé d'un moteur thermique de propulsion, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³. Le side-car est assimilé à ce type de véhicule,
- les termes "tricycle" et "quadricycle" désignent respectivement tout véhicule à trois ou quatre roues appartenant à la catégorie B d'une vitesse maximale par construction supérieure à 50 kilomètres à l'heure, ou si ces véhicules sont équipés d'un moteur thermique à allumage commandé d'une cylindrée supérieure à 50 cm³, ou de tout autre moteur de puissance équivalente. La masse à vide ne doit pas dépasser 500 kilogrammes. La masse à vide des véhicules propulsés par électricité ne doit pas tenir compte de la masse des batteries.

Les Etats membres peuvent fixer des normes plus réduites quant à la masse à vide et en ajouter d'autres comme celles par exemple de la cylindrée maximale ou de la puissance.

- le terme "automobile" désigne ceux des véhicules à moteur, autres que motocycles, qui servent normalement au transport sur route de personnes ou de choses ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les tracteurs agricoles et forestiers,
- le terme "tracteur agricole ou forestier" désigne tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction, qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière et dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses ou pour la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses n'est qu'accessoire.

7. Les Etats membres peuvent, après consultation de la Commission, déroger, à condition de le mentionner sur le permis, aux vitesses indiquées au paragraphe 6 deuxième et troisième tirets du présent article, à condition de prévoir des vitesses inférieures.

Article 5

1. Des permis de conduire avec conditions restrictives peuvent être délivrés ou renouvelés aux candidats ou aux conducteurs physiquement handicapés si les véhicules qu'ils conduisent sont adaptés aux besoins de leur condition. Toute restriction portée sur le permis de conduire doit préciser le type d'aménagement requis sur le véhicule, éventuellement les prothèses que le candidat ou le conducteur doit porter et, le cas échéant, sa durée de validité.

Lorsque le port de verres correcteurs ou de lentilles intra-oculaires sont reconnus nécessaires pour la conduite du véhicule, ce fait doit être consigné sur le permis de conduire.

2. Si pour cause de déficiences physiques, le candidat ne peut obtenir de permis de conduire que pour certains types de véhicules ou pour les véhicules adaptés aux besoins de sa condition, l'épreuve prévue à l'article 8 se passera à bord d'un tel véhicule. Le permis de conduire délivré après la réussite de l'épreuve avec un véhicule spécialement adapté n'est valable que pour les véhicules dont l'adaptation répond aux conditions dont le permis de conduire a été assorti.

Article 6

1. La délivrance du permis de conduire est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) le permis pour les catégories C ou D ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour la catégorie B
- b) le permis pour les ensembles des sous-catégories de la catégorie E ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour une des catégories B, C ou D

2. La validité du permis de conduire prévu à l'article 1er est fixée comme suit :

- a) le permis validé pour les sous-catégories C + E ou D + E est validé pour la conduite des ensembles de la sous-catégorie B + E
- b) le permis validé pour la sous-catégorie C + E est validé pour la sous-catégorie D + E si leur titulaire est déjà habilité pour la catégorie D.

3. Les Etats membres peuvent, au niveau national, accorder les validités suivantes :

- a) le permis validé pour la catégorie A peut être valable pour la conduite des tricycles et des quadricycles
- b) le permis validé pour les catégories B, C ou D peut également être valable pour la conduite des motocycles légers. Cette validation peut toutefois être limitée à des véhicules ayant des normes plus réduites que celles prévues par la définition de cette sous-catégorie.

Article 7

1. La délivrance du permis de conduire est soumise aux conditions d'âge suivantes :

a) Catégorie A :

- motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance maximale de 35 KW : avoir 18 ans révolus.

Les Etats membres peuvent déroger à cette disposition et délivrer ce permis de conduire à partir de 17 ans révolus.

- motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW : avoir été titulaire d'un permis de conduire de la sous-catégorie immédiatement inférieure pendant 2 ans.

b) Catégorie B : avoir 18 ans révolus.

Les Etats membres peuvent déroger à cette disposition et délivrer ce permis de conduire à partir de 17 ans révolus.

c) Catégorie C : conducteurs affectés aux transports de marchandises les conditions d'âge pour la délivrance du permis de conduire sont telles qu'établies par le Règlement 3820/85 (1).

d) Catégorie D : pour les conducteurs affectés aux transports de voyageurs, les conditions d'âge de délivrance du permis de conduire sont telles qu'établies par le règlement 3820/85 (1).

(1) Règlement (CEE) N° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (J.O. L 370 du 31.12.1985).

e) Catégorie E :

- i) sous-catégorie B + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie B,
- ii) sous-catégorie C + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie C,
- iii) sous-catégorie D + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie D.

f) Sous-catégories facultatives :

- motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 cm³ : avoir 16 ans révolus.
- tricycles et quadricycles : avoir 16 ans révolus.

2. Les Etats membres peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas dix-huit ans révolus.

Article 8

1. La délivrance du permis de conduire est également subordonnée à :

- a) la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et d'une épreuve de contrôle des connaissances ainsi qu'à la satisfaction de normes médicales dont les conditions minimales ne pourront pas être moins sévères que celles prévues aux annexes II et III.
- b) l'existence de la résidence normale ou la preuve de la qualité d'étudiant dans le territoire de l'Etat membre délivrant le permis de conduire.

2. Après avis conforme de la Commission, les Etats membres peuvent appliquer à la délivrance du permis de conduire les dispositions de leur réglementation nationale concernant les conditions autres que celles visées par le paragraphe 1 du présent article, pourvu qu'elles soient objectivement justifiées.

3. Les dispositions nationales en matière de suspension ou du retrait du droit de faire usage du permis de conduire devront également s'appliquer aux conducteurs qui ne satisfont plus aux exigences requises pour la délivrance ou le renouvellement du permis de conduire tant en ce qui concerne les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur, que l'état de santé du titulaire du permis de conduire, sous réserve, dans ce dernier cas, d'un avis médical autorisé.

4. Les dispositions de l'annexe III ne font pas obstacle à ce qu'un Etat membre prévoie qu'un conducteur qui a obtenu un permis de conduire avant le 1er juillet 1990 à des conditions moins strictes que celles prévues par cette annexe puisse obtenir le renouvellement périodique de ce permis aux conditions auxquelles il l'a obtenu.

5. Les Etats membres peuvent, après avis conforme de la Commission, déroger aux dispositions de l'annexe III, si ces dérogations sont compatibles avec les progrès de la science médicale et avec les principes définis dans cette annexe.

Article 9

Sans préjudice des dispositions qui seront arrêtées en la matière par le Conseil, chaque Etat membre garde le droit de fixer selon des critères nationaux la durée de la validité des permis de conduire communautaire qu'il délivre.

Article 10

1. Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire en cours de validité délivré par un Etat membre acquiert sa résidence normale dans un autre Etat membre, il peut demander l'échange de son permis contre un permis équivalent que lui délivrent les autorités compétentes de l'Etat où il a pris sa nouvelle résidence.

2. Il appartient à l'Etat membre qui procède à l'échange de vérifier le cas échéant, si le permis présenté est effectivement en cours de validité. L'Etat membre qui procède à l'échange renvoie l'ancien permis aux autorités de l'Etat membre qui l'a délivré.

3. Lorsqu'un Etat membre échange un permis délivré par un pays tiers contre un permis de conduire de modèle communautaire, mention est faite de cet échange ainsi que de tout renouvellement ou remplacement ultérieur de ce permis, sur ce permis. L'article premier, paragraphe 2 ne s'applique pas à pareil permis. En tout état de cause, un permis de conduire de modèle communautaire ne peut être délivré que si le permis délivré par un pays tiers a été remis aux autorités compétentes de l'Etat membre qui délivre le permis.

Article 11

Les Etats membres définissent, en application de la procédure prévue à l'article 12 de la présente directive, les équivalences dans la mesure où ils font recours aux sous-catégories facultatives de l'article 4, paragraphe 4.

Article 12

Le Conseil procède, cinq ans après la mise en oeuvre de la directive et sur proposition de la Commission, à un examen des dispositions nationales concernant les sous-catégories facultatives qui auraient été créées conformément à l'article 4 en vue de leur harmonisation ou de leur suppression.

Article 13

Les véhicules utilisés pour l'épreuve de contrôle des comportements et des aptitudes visée à l'Annexe II qui ont été mis en circulation avant la date d'entrée en vigueur de la présente directive, ne pourront être utilisés après cette date que pendant une période qui ne devra pas excéder trois ans s'ils ne sont pas conformes aux critères fixés pour ces véhicules à l'annexe II, point 8.1.2.

Article 14

1. Les Etats membres arrêtent, après consultation de la Commission, en temps utile et au plus tard le 31 décembre 1989, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour la mise en oeuvre de la directive à partir du 1er juillet 1990.

Aucune disposition ne doit toutefois être arrêtée en ce qui concerne l'article 7.1.b), c), d)ii et d)iii de la directive, dans le cas où les véhicules concernés par cet article entrent dans le champ d'application défini dans la Section II du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (1).

2. Les Etats membres s'assistent mutuellement dans l'application de la présente directive.

(1) J.O. L 370 du 31.12.1985, p. 1.

Article 15

La première directive no. 80/1263/CEE du Conseil (1) est abrogée dès l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 16

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

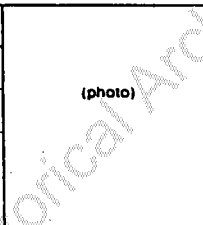
Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil,
Le Président

(1) Première directive du Conseil du 4 décembre 1980 relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire.

ANNEXE 1

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DU PERMIS DE CONDUIRE⁽¹⁾

				ÉTAT MEMBRE  PERMIS DE CONDUIRE Kørekort Führerschein Άδεια οδήγησης Permiso de Conducción Driving Licence Ceadúnas Tiomána Patente di Guida Rijbewijs Carta de Condução Modèle des COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES	
1 Nom	Catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable		Timbre	Mentions additionnelles	
2 Prénom	A Motocycle > 50 km/h, avec ou sans side-car				
3 Date et lieu de naissance	B Automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 t et dont le nombre de places assises, outre le conducteur, n'excède pas huit				
4 Domicile	C Automobiles autres que D dont la masse maximale autorisée excède 3,5 t				
5 Délivré par	D Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur				
6 A le					
7 Valable jusqu'au					
8 N°					
(Signature etc.) Signature du titulaire		E Ensemble de véhicules couplés dont le tracteur rentre dans les catégories B, C ou D mais qui ne rentrent pas dans ces catégories			

222 mm

(1) Les commentaires relatifs au modèle communautaire du permis de conduire figurent à la page 14 ci-après.
 Un exemple de permis de conduire selon le modèle communautaire (permis belge) figure à la page 16 ci-après.

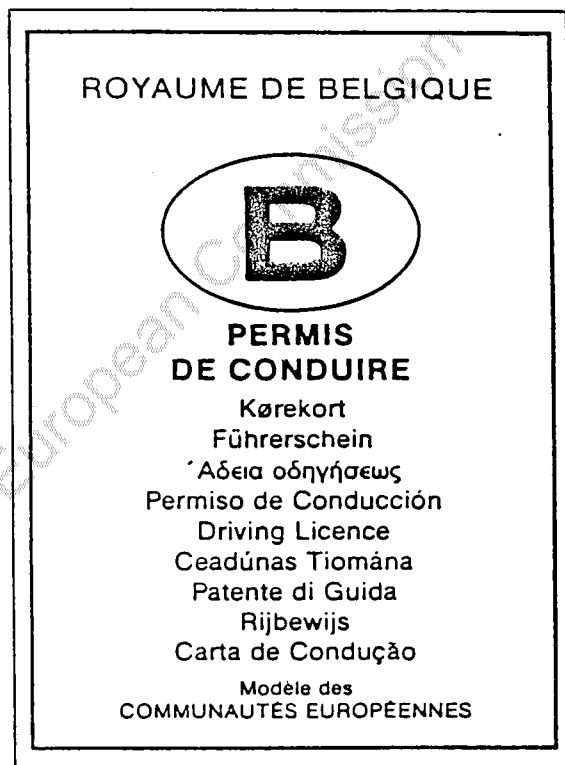
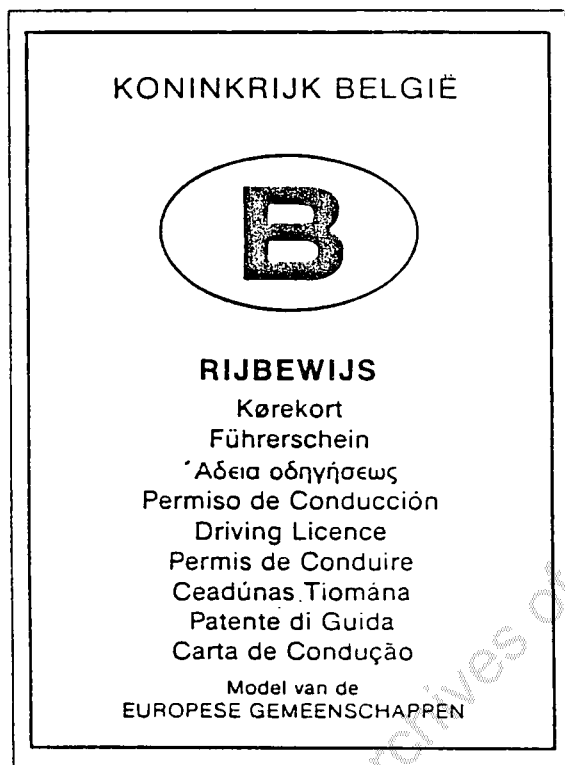
Commentaires relatifs au modèle de permis de conduire figurant à la page 13

1. La couleur du permis communautaire est rose.
2. Sur la page de garde:
 - la mention du nom de l'État membre délivrant le permis est facultative;
 - le signe distinctif de l'État membre délivrant le permis est inscrit dans l'ovale;
 - la mention «permis de conduire» est inscrite en gros caractères dans la (les) langue(s) de l'État membre délivrant le permis. Elle figure en petits caractères, après un espace approprié, dans les autres langues des Communautés européennes;
 - la mention «modèle des Communautés européennes» est inscrite dans la (les) langue(s) de l'État membre qui délivre le permis.
3. Les inscriptions imprimées figurant sur les autres pages sont libellées dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis.
4. La page «mentions additionnelles» est prévue pour indiquer, le cas échéant, des mentions restreignant ou étendant la définition des conditions pour lesquelles le permis est valable. Cette page peut également être utilisée pour y inscrire la durée de validité du permis dans les cas où la validité varie.

Mentions additionnelles	
Valable jusqu'au:	Renouvelé jusqu'au:
.....	
délivré:	le:
.....	

5. D'autres observations peuvent être consignées sur les pages restées ouvertes. Le cas échéant, un État membre peut y inscrire des catégories de véhicules non prévues par la présente directive ou subdiviser les catégories A, B, C, D, E dans la page correspondante.
6. Les États membres ont la faculté de:
 - supprimer la photo;
 - remplacer le domicile par l'adresse postale;

EXEMPLE DE PERMIS DE CONDUIRE SELON LE MODÈLE COMMUNAUTAIRE: PERMIS BELGE
(À TITRE INDICATIF)



ANNEXE II

I. CONNAISSANCES, APTITUDES ET COMPORTEMENTS LIES
A LA CONDUITE D'UN VEHICULE A MOTEUR

1. Préambule

Les conducteurs de tout véhicule à moteur devront avoir, en vue d'une conduite sûre, les connaissances, les aptitudes et les comportements leur permettant de :

- discerner les dangers engendrés par la circulation et en évaluer la gravité
- maîtriser leur véhicule afin de ne pas créer de situations dangereuses et réagir de façon appropriée si de telles situations surviennent
- observer les dispositions légales en matière de circulation routière, notamment celles qui ont pour objet de prévenir les accidents de la route et d'assurer la fluidité de la circulation
- déceler les défauts techniques les plus importants de leur véhicule, notamment ceux qui mettent en cause la sécurité, et y faire remédier de façon adéquate
- tenir compte de tous les facteurs qui affectent le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, déficience de la vue, etc.) afin de conserver le plein usage des capacités nécessaires à la sûreté de la conduite
- contribuer à la sécurité de tous les usagers, en particulier des plus faibles et des plus exposés, par une attitude respectueuse de la personnalité d'autrui

./..

2. Connaissances

Les conducteurs devront faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants :

- 2.1 importance de la vigilance et des attitudes à l'égard des autres usagers ;
- 2.2 éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite et notamment pouvoir indiquer les défauts les plus courants pouvant affecter le système de direction, les pneus, les feux et clignotants, les catadioptriques, les rétroviseurs, les lave-glaces et essuie-glaces, le système d'échappement et les ceintures de sécurité afin d'être en mesure d'y remédier de façon adéquate ;
- 2.3 principes les plus importants afférents à la distance de freinage et à la tenue de route du véhicule dans diverses conditions météorologiques et d'état des chaussées ;
- 2.4 fonctions de perception, d'évaluation et de décision, notamment temps de réaction, et modifications des comportements du conducteur liés aux effets de l'alcool, des drogues et des médicaments, des états émotionnels et de la fatigue ;
- 2.5 risques spécifiques liés à l'âge et à l'inexpérience des autres usagers de la route, y compris des piétons, en particulier des enfants, des adolescents et des personnes âgées, afin de prévoir leur comportement dans les situations de la circulation ;
- 2.6 caractéristiques spécifiques de la conduite des divers types de véhicules, des différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs permettant de prévoir leur comportement ou le mouvement du véhicule dans la circulation ;

- 2.7 risques liés aux différents états de la chaussée, leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit ;
- 2.8 caractéristiques des différents types de routes et prescriptions légales qui en découlent ;
- 2.9 équipements de sécurité des véhicules, notamment utilisation des ceintures de sécurité et équipements de sécurité concernant les enfants ;
- 2.10 règles d'utilisation du véhicule en relation avec l'environnement (en particulier, bruit, pollution) ;
- 2.11 dispositions légales en matière de circulation routière, et en particulier celles concernant la signalisation, les règles de priorité et les limitations de vitesse ;
- 2.12 réglementation relative aux documents administratifs liés à l'utilisation du véhicule ;
- 2.13 règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident (baliser, alerter) et mesures qu'il peut prendre, le cas échéant, pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route ;
- 2.14 facteurs de sécurité concernant le chargement du véhicule et les personnes transportées.

3. Aptitudes

Les prescriptions suivantes ne valent que pour autant qu'elles sont compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

- 3.1 Les conducteurs devront être aptes à se préparer à une conduite sûre
 - 3.1.1. en vérifiant l'état des pneus, des feux, des catadioptrés, du système de direction, des freins, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore ;

3.1.2. en effectuant les réglages nécessaires pour avoir une position assise correcte ;

3.1.3. en ajustant les rétroviseurs et la ceinture de sécurité ;

3.1.4. en contrôlant la fermeture des portes.

3.2 Les conducteurs devront être aptes à utiliser les commandes du véhicule :

- le volant
- l'accélérateur
- l'embrayage
- la boîte de vitesse
- le frein à main et à pied

et ce dans les conditions suivantes :

3.2.1. en mettant en marche le moteur et en démarrant sans à-coups (aussi bien sur le plat, qu'en montée ou en descente) ;

3.2.2. en accélérant jusqu'à une vitesse convenable tout en maintenant le véhicule sur une trajectoire en ligne droite même lors des changements de vitesse ;

3.2.3. en adaptant la vitesse lors d'un changement de direction à un carrefour à droite ou à gauche, éventuellement dans des espaces étroits et en maîtrisant la trajectoire du véhicule ;

3.2.4. en effectuant une marche arrière, en maintenant une trajectoire rectiligne et en utilisant la voie de circulation adaptée pour tourner à droite ou à gauche à un angle de rue

- 3.2.5. en faisant un demi-tour en utilisant les marches avant et arrière sur une route suffisamment étroite ;
 - 3.2.6. en freinant pour s'arrêter avec précision, si nécessaire en utilisant la capacité maximale de freinage du véhicule ;
 - 3.2.7. en garant le véhicule et en quittant un espace de stationnement (parallèle, oblique ou perpendiculaire) en marche avant et en marche arrière, aussi bien sur le plat qu'en montée et qu'en descente.
- 3.3 Dans les conditions énumérées en 3.2, les conducteurs devront être aptes à utiliser les commandes secondaires du véhicule : essuie-glaces, lave-glaces, désembuage et climatisation, éclairages, etc...

4. Comportements

- 4.1 Les conducteurs devront pouvoir effectuer toutes les manoeuvres ordinaires dans des situations normales de circulation, en sécurité et avec toutes les précautions requises :
- 4.1.1. en observant (y compris à l'aide des rétroviseurs) le profil de la route, la signalisation horizontale et verticale, les risques présents ou prévisibles ;
 - 4.1.2. en communiquant avec les autres usagers de la route, à l'aide des moyens autorisés ;
 - 4.1.3. en réagissant efficacement en cas de danger aux situations réelles de risque ;
 - 4.1.4. en observant les dispositions légales en matière de circulation routière et les injonctions des personnes autorisées à régler la circulation ;
 - 4.1.5. en respectant les autres usagers.
- 4.2 Les conducteurs devront en outre avoir dans des situations de circulation l'aptitude requise pour, en toute sécurité :
- 4.2.1. quitter le bord du trottoir et/ou l'emplacement de stationnement ;

- 4.2.2. circuler en occupant une position correcte sur la chaussée et en adaptant la vitesse aux conditions de circulation et au tracé de la route ;
- 4.2.3. maintenir les distances entre véhicules ;
- 4.2.4. changer de voie de circulation ;
- 4.2.5. dépasser des véhicules en stationnement et à l'arrêt, ainsi que des obstacles ;
- 4.2.6. croiser des véhicules y compris dans des passages étroits ;
- 4.2.7. dépasser dans diverses situations ;
- 4.2.8. aborder et franchir des passages à niveau ;
- 4.2.9. aborder et franchir des intersections ;
- 4.2.10. tourner à droite et à gauche aux intersections ou pour quitter la chaussée ;
- 4.2.11. prendre les précautions nécessaires en quittant le véhicule.

5. Prescriptions spécifiques pour la conduite des véhicules des catégories A, C, D, C + E et D + E

5.1 Catégorie A

Les conducteurs de véhicules de cette catégorie devront savoir :

- 5.1.1. ajuster leur casque et vérifier les autres équipements de sécurité propres à ce type de véhicule ;
- 5.1.2. débéquiller la moto et la déplacer sans l'aide du moteur en marchant à côté ;
- 5.1.3. garer la moto en la mettant sur sa béquille ;
- 5.1.4. faire un demi-tour en U ;

5.1.5. conserver l'équilibre du véhicule à diverses vitesses, y compris à faible allure et dans diverses situations de conduite, y compris lors du transport d'un passager ;

5.1.6. incliner pour virer.

5.2 Catégories C, D, C + E et D + E

Les conducteurs de véhicules de ces catégories devront faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants :

5.2.1. gêne de la visibilité causée, pour le conducteur et pour les autres usagers, par les caractéristiques de leur véhicule ;

5.2.2. influence du vent sur la trajectoire du véhicule ;

5.2.3. réglementation en matière de poids et dimensions ;

5.2.4. réglementation relative aux heures de repos et de conduite et utilisation du chronotachygraphe ;

5.2.5. principes de fonctionnement des systèmes de freinage et de ralentisseur ;

5.2.6. précautions à prendre lors des dépassements à cause des risques liés aux projections d'eau et de boue ;

5.2.7. lecture d'une carte routière.

En outre, ils devront être aptes

5.2.8. à vérifier l'assistance de freinage et de direction ;

5.2.9. à utiliser les divers systèmes de freinage ;

5.2.10 à utiliser le ralentisseur ;

5.2.11 à adapter la trajectoire de leur véhicule en virage compte tenu de sa longueur et de ses porte-à-faux.

5.3 Catégories C et C + E

Les conducteurs de véhicules de ces catégories devront

- 5.3.1. connaître les facteurs de sécurité concernant le chargement de leur véhicule.

5.4 Catégorie C + E

Les conducteurs de véhicules de cette sous-catégorie devront être aptes

- 5.4.1. à procéder à l'attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci

5.5 Catégorie D

Les conducteurs de véhicules de cette catégorie devront faire preuve de la connaissance :

- 5.5.1. des prescriptions réglementaires relatives aux personnes transportées ;

- 5.5.2. de la conduite à tenir en cas d'accident.
En outre, ils devront être aptes à prendre

- 5.5.3. des dispositions particulières relatives à la sécurité du véhicule.

6. Utilisation du véhicule

Les conducteurs devront pouvoir utiliser son véhicule sur divers types de routes, que ce soit en site urbain ou en rase campagne, dans diverses conditions de densité du trafic, de jour comme de nuit.

. / . .

II. EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE

Les Etats membres prendront les dispositions nécessaires pour s'assurer que les futurs conducteurs possèdent effectivement les connaissances, aptitudes et comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur. L'examen institué à cet effet, devra comporter :

- une épreuve de contrôle des connaissances ;
- une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les conditions dans lesquelles cet examen devra se dérouler sont données ci-après :

7. Epreuve de contrôle des connaissances

7.1 Forme

La forme sera choisie de façon à s'assurer que le candidat a les connaissances relatives aux matières énoncées aux paragraphes 2 et 5 de la présente annexe.

7.2 Contenu de l'épreuve concernant toutes les catégories de véhicules

Dans l'énumération ci-après, il est fait référence au paragraphe 2 de la présente annexe.

7.2.1 L'épreuve portera obligatoirement sur chacun des points énumérés dans les thèmes suivants, son contenu par point étant laissé à l'initiative de chaque Etat membre.

7.2.1.1 Dispositions légales en matière de circulation routière
point 2.11

7.2.1.2 le conducteur
points 2.1 et 2.4

7.2.1.3 la route
points 2.3, 2.7 et 2.8

7.2.1.4 les autres usagers de la route
points 2.5 et 2.6

7.2.1.5 réglementation générale et divers
points 2.12, 2.13 et 2.14

7.2.2 L'épreuve prévue au paragraphe 7.2.1 ci-dessus sera complétée par un contrôle aléatoire portant sur un des points suivants : 2.2, 2.9 et 2.10 concernant le véhicule.

7.3 Dispositions spécifiques concernant les catégories C, D, C + E et D + E

L'épreuve prévue au paragraphe 7.2 ci-dessus sera complétée pour les candidats à la conduite des véhicules des catégories C, D, C + E et D + E :

7.3.1 par un contrôle obligatoire portant sur les points suivants qui se réfèrent au paragraphe 5 de la présente annexe.

7.3.1.1 Catégories C, D, C + E et D + E
points 5.2.3, 5.2.4 (sauf utilisation du chronotachygraphe traitée au point 9.3.1 ci-après) et, 5.2.5

7.3.1.2 Catégorie D
points 5.5.1 et 5.5.2

7.3.2 par un contrôle aléatoire portant sur un des points suivants : 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.6

./..

8. Epreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

8.1 Le véhicule et son équipement

- 8.1.1 La conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel est subordonné à la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel.

Si le candidat passe l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique, ceci sera indiqué sur tout permis de conduire délivré sur la base d'un tel examen. Tout permis comportant cette mention ne pourra être utilisé que pour la conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.

- 8.1.2 Véhicules sur lesquels les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements seront passées

Catégorie A :

- sous-catégorie motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance maximale de 35 KW : motocycle d'une puissance minimale de 20 KW ou d'une cylindrée minimale de 240 cm³ et d'une masse minimale de 120 Kilogrammes.
- sous-catégorie motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW : motocycle d'une cylindrée minimale de 600 cm³.
- sous-catégorie facultative motocycles légers : motocycle d'une cylindrée minimale de 80 cm³.

Catégorie B : véhicules de la catégorie B à 4 roues et devant atteindre la vitesse d'au moins 100 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative tricycle et quadricycle :

tricycle ou quadricycle devant atteindre la vitesse de 60 kilomètres à l'heure.

Catégorie C : véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 11.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative pour le permis C limité :

véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 4.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80-kilomètres à l'heure.

Catégorie D : véhicule de la catégorie D dont la longueur ne sera pas inférieure à 9 mètres et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative pour le permis D limité :

véhicule de la catégorie D et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Catégorie E : sous-catégories obligatoires

B + E : ensemble d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kilogrammes composé d'un véhicule de la catégorie B et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 100 kilomètres à l'heure ;

C + E : soit

- véhicule articulé dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 21.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure, ou
- ensemble composé d'un véhicule de la catégorie C et d'une remorque à au moins deux essieux d'un empattement d'au moins 4 mètres et dont l'un au moins doit être un essieu directeur, dont la masse maximale autorisée de l'ensemble couplé ne sera pas inférieure à 21.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure ;

D + E : ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégories facultatives :

C + E : ensemble composé d'un véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 4.000 kilogrammes et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 2.000 kilogrammes. La longueur de l'ensemble couplé ne sera pas inférieure à 6 mètres. Il devra atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

D + E : ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

8.2 Aptitudes et comportement qui seront testés lors de l'épreuve
Les dispositions suivantes ne valent que pour autant qu'elles
sont compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

8.2.1 Préparation du véhicule

Les candidats devront montrer qu'ils sont capables de se
préparer à une conduite sûre en satisfaisant obligatoire-
ment aux prescriptions suivantes qui se réfèrent au sous- para-
graphe 3.1 de la présente annexe.
points 3.1.2, 3.1.3 (en ce qui concerne la ceinture de
sécurité, seulement si la législation exige le port de
celle-ci), 3.1.4.

8.2.2 Maîtrise technique du véhicule

Les candidats devront montrer qu'ils sont aptes à utiliser
les commandes du véhicule en satisfaisant obligatoirement
à l'exécution des opérations et manoeuvres suivantes qui se
réfèrent au sous-paragraphe 3.2 de la présente annexe.
points 3.2.1 (démarrage sur le plat et si possible en montée),
3.2.2, 3.2.3 et 3.2.6 (sauf utilisation de la capacité maxi-
male de freinage du véhicule qui est traitée au point 10.1.1
ci-après).

Les manoeuvres énoncées aux points 3.2.4, 3.2.5 et 3.2.7
seront testées par sondage (deux manoeuvres au moins sur
les trois points réunis dont une comportant une marche arrière).
Les manoeuvres prévues au point 3.2.5 pourront ne pas être
testées pour les catégories de véhicules C, D et E. Les can-
didats à l'obtention d'un permis pour ces dernières catégories
devront obligatoirement effectuer une marche arrière en dé-
crivant une courbe dont le tracé sera laissé à l'initiative
des Etats membres.

8.2.3 Comportements en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes qui se réfèrent au paragraphe 4 de la présente annexe dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises.

points 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.9 et 4.2.10 ainsi que les opérations prévues aux points 4.2.6, 4.2.7 et 4.2.8 si l'occasion en est donnée.

8.3 Dispositions spécifiques concernant les catégories A, C, D et E. Les candidats à la conduite des véhicules des catégories A, C, D et E devront obligatoirement effectuer, outre les opérations ci-dessus, celles qui se réfèrent au paragraphe 5 de la présente annexe et qui sont énumérées ci-après.

8.3.1 Catégorie A

points 5.1.2 (débéquiller la moto et éventuellement la déplacer sans l'aide du moteur en marchant à côté), 5.1.3 et 5.1.6. L'ajustement du casque sera vérifié si la législation exige le port de celui-ci. Les vérifications énoncées au point 5.1.1 seront effectuées de façon aléatoire. La conservation de l'équilibre (point 5.1.5) sera obligatoirement testée à diverses vitesses, y compris à faible allure, et dans diverses situations de conduite, sauf le transport de passagers qui est traité au point 9.1.2.1.

8.3.2 Catégories C.D.E

points 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10 et 5.2.11

8.3.3 Catégorie D

point 5.5.3

9. Epreuve de contrôle des connaissances ou épreuve de contrôles des aptitudes et des comportements

9.1 Les aptitudes et comportements des candidats dans les domaines ci-après seront obligatoirement testés, mais il est laissé à l'initiative des Etats membres de fixer s'ils doivent l'être au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances ou au cours de celle de contrôle des aptitudes et des comportements.

9.1.1 Toutes catégories

9.1.1.1 vérifications de façon aléatoire de l'état des pneus, des feux, des catadioptres, du système de direction, de freins, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore.

9.1.1.2 précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule.

9.1.2 Catégorie A

9.1.2.1 conservation de l'équilibre lors du transport d'un passager

9.1.3 Catégories C.D.E

9.1.3.1 utilisation du chronotachygraphe

9.1.4 Catégorie C + E

9.1.4.1 attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et son dételage de celui-ci

9.1.4.2 sécurité du chargement du véhicule

9.2 La lecture d'une carte routière pourra être testée soit au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances soit au cours de celle de contrôle des aptitudes et des comportements.

10. Epreuve facultative de contrôle des aptitudes et des comportements

Les aptitudes et comportements des candidats dans les domaines ci-après pourront être testés au cours de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

10.1 Toutes catégories

10.1.1 utilisation de la capacité maximale de freinage du véhicule

10.2 Catégorie A

10.2.1 demi-tour en U

11. Evaluation de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

Lors de chacune des situations de conduite, l'évaluation portera sur l'aisance du candidat à manier les différentes commandes du véhicule et la maîtrise dont il fera preuve pour s'insérer dans la circulation en toute sécurité.

Tout au long de l'épreuve, l'examineur devra éprouver une impression de sécurité. Les erreurs de conduite ou un comportement dangereux mettant en cause la sécurité immédiate du véhicule d'examen, de ses passagers ou des autres usagers de la route, ayant nécessité ou non l'intervention de l'examineur ou de l'accompagnateur, seront sanctionnées par un échec. L'examineur sera toutefois libre de décider s'il convient de mener ou non l'examen pratique à son terme.

./...

12. Durée de l'examen

La durée de l'examen et la distance à parcourir doivent être suffisantes pour l'évaluation des aptitudes et comportements prescrite aux paragraphes 8 et 9 ci-dessus.

Le temps minimum de conduite consacré au contrôle des comportements ne devra en aucun cas être inférieur à : 25 minutes pour les catégories A et B et 45 minutes pour les autres catégories.

13. Lieu de l'examen

La partie de l'examen destinée à évaluer la maîtrise technique du véhicule pourra se dérouler sur un terrain spécial. Celle destinée à évaluer les comportements en circulation aura lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes, ainsi que sur les voies urbaines, celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer.

Il est souhaitable que l'examen puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic.

./..

ANNEXE III

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

DÉFINITIONS

1. Aux fins de la présente annexe, les conducteurs sont classés en deux groupes :
 - 1.1. groupe 1 : conducteurs de véhicules des catégories A et B et de la sous-catégorie B + E,
 - 1.2. groupe 2 : conducteurs de véhicules des catégories C et D et des autres sous-catégories de la catégorie E.
 - 1.3. La législation nationale pourra prévoir des dispositions en vue d'appliquer aux conducteurs de véhicules relevant de la catégorie B, et utilisant leur permis de conduire dans un but professionnel (taxis, ambulances etc.), les dispositions prévues par la présente annexe pour les conducteurs du groupe 2.
2. Par analogie, les candidats à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire sont classés dans le groupe auquel ils appartiendront une fois le permis délivré ou renouvelé.

EXAMENS MÉDICAUX

3. Groupe 1 : les candidats doivent faire l'objet d'un examen médical s'il apparaît, lors de l'accomplissement des formalités requises, ou au cours des épreuves qu'ils sont tenus de subir avant d'obtenir un permis, qu'ils sont atteints d'une ou plusieurs incapacités mentionnées dans la présente annexe.

Les candidats à la délivrance d'un permis de conduire et les conducteurs ayant 75 ans révolus doivent subir des examens médicaux périodiques qui seront prescrits par la législation nationale.

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 qui seront prescrits par la législation nationale.
5. Les Etats membres pourront exiger, lors de la délivrance d'un permis de conduire, des normes plus sévères que celles mentionnées dans la présente annexe.

VISION

6. Tout candidat à un permis de conduire devra subir les investigations appropriées pour s'assurer qu'il a une acuité visuelle compatible avec la conduite des véhicules à moteur. S'il y a une raison de douter que le candidat n'a pas une vision adéquate, il devra être examiné par une autorité médicale compétente. Lors de cet examen, l'attention devra porter notamment sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire et les maladies oculaires progressives.

Les lentilles intra-oculaires ne sont pas à considérer comme des verres correcteurs aux fins de la présente annexe.

Groupe 1 :

- 6.1. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,6 en utilisant les deux yeux ensemble. Le permis de conduire ne doit être ni délivré, ni renouvelé s'il s'avère, lors de l'examen médical, que le champ visuel est inférieur à 120° sur le plan horizontal ou que l'intéressé est atteint d'une autre affection de la vue de nature à mettre en cause la sûreté de sa conduite. Si une maladie oculaire progressive est décelée ou déclarée, le permis de conduire pourra être délivré ou renouvelé sous réserve d'un examen périodique pratiqué par une autorité médicale compétente.

- 6.2. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un oeil ou qui utilise seulement un oeil, par exemple en cas de diplopie, doit avoir une acuité visuelle d'au moins 0,6 avec correction optique s'il y a lieu. L'autorité médicale compétente devra certifier que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté, et que le champ de vision de cet oeil est normal.

Groupe 2 :

- 6.3. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle des deux yeux, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,8 pour l'oeil le meilleur et d'au moins 0,5 pour l'oeil le moins bon. Si les valeurs de 0,8 et 0,5 sont atteintes par correction optique, il faut que l'acuité non corrigée de chacun des deux yeux atteigne 0,05, ou que la correction de l'acuité minimale (0,8 et 0,5) soit obtenue à l'aide de verres de lunettes dont la puissance ne peut excéder plus ou moins 4 dioptries, ou à l'aide de lentilles de contact (vision non corrigée = 0,05). La correction doit être bien tolérée. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé si le candidat ou le conducteur n'a pas un champ visuel normal ou s'il est atteint de diplopie.

AUDITION

7. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur du groupe 2 si son audition est déficiente à un point tel qu'il en est gêné dans l'accomplissement de ses tâches.

HANDICAPÉS DE L'APPAREIL LOCOMOTEUR

8. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'affections ou d'anomalies du système locomoteur, rendant dangereuse la conduite d'un véhicule à moteur.

Groupe 1 :

- 8.1. Un permis de conduire avec condition restrictive s'il y a lieu peut être délivré, après avis d'une autorité médicale compétente, à tout candidat ou conducteur physiquement handicapé. Cet avis doit reposer sur une évaluation médicale de l'affection ou de l'anomalie en cause et, si besoin est, sur un test pratique; il doit être complété par l'indication du type d'aménagement dont le véhicule doit être pourvu, ainsi que par la mention de la nécessité ou non du port d'un appareillage orthopédique, dans la mesure où l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements démontre qu'avec ces dispositifs, la conduite n'est pas dangereuse.
- 8.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat atteint d'une affection évolutive sous réserve qu'il soit soumis à des contrôles périodiques en vue de vérifier que l'intéressé est toujours capable de conduire son véhicule en toute sécurité.

Un permis de conduire sans contrôle médical régulier peut être délivré ou renouvelé, dès lors que le handicap est stabilisé.

Groupe 2 :

- 8.3. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

AFFECTIONS CARDIO-VASCULAIRES

9. Les affections pouvant exposer tout candidat ou conducteur à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire à une défaillance subite de son système cardio-vasculaire de nature à provoquer une altération subite des fonctions cérébrales, constituent un danger pour la sécurité routière.

Groupe 1 :

- 9.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat atteint de troubles graves du rythme.

- 9.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur porteur d'un stimulateur cardiaque, sous réserve d'un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier.
- 9.3. La délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire à tout candidat ou conducteur atteint d'anomalies de la tension artérielle sera apprécié en fonction des autres données de l'examen, des complications éventuelles associées, et du danger qu'elles peuvent constituer pour la sécurité de la circulation.
- 9.4. D'une manière générale, le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'angor survenant au repos ou à l'émotion. La délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire à tout candidat ou conducteur ayant présenté un infarctus du myocarde est subordonné à un avis médical autorisé et, si nécessaire, à un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

- 9.5. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

DIABÈTE SUCRE

10. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'un diabète sucré, sous réserve d'un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier approprié à chaque cas.

Groupe 2 :

- 10.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur de ce groupe atteint d'un diabète sucré nécessitant un traitement à l'insuline, sauf cas très exceptionnels dûment justifiés par un avis médical autorisé et sous réserve d'un contrôle médical régulier.

MALADIES NEUROLOGIQUES

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

A cet effet, les troubles neurologiques dus à des affections, des opérations du système nerveux central ou périphérique, extériorisés par des signes moteurs sensitifs, sensoriels, trophiques, perturbant l'équilibre et la coordination, seront envisagés en fonction des possibilités fonctionnelles et de leur évolutivité. La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire pourra être, dans ces cas, subordonné à des examens périodiques en cas de risque d'aggravation.

12. Les crises d'épilepsie et les autres perturbations brutales de l'état de conscience constituent un danger grave pour la sécurité routière lorsqu'elles surviennent lors de la conduite d'un véhicule à moteur.

Groupe 1 :

- 12.1. Un permis peut être délivré ou renouvelé, sous réserve d'un examen effectué par une autorité médicale compétente et d'un contrôle médical régulier. Celle-ci jugera de la réalité de l'épilepsie ou d'autres troubles de la conscience, de sa forme et de son évolution clinique (pas de crises depuis deux ans par exemple), du traitement suivi et des résultats thérapeutiques.

Groupe 2 :

- 12.2. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur présentant, ou susceptible de présenter, des crises d'épilepsie ou d'autres perturbations brutales de l'état de conscience.

TROUBLES MENTAUX

Groupe 1 :

13.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur :

- atteint de troubles mentaux graves congénitaux ou acquis par maladies, traumatismes ou interventions neuro-chirurgicales;
- atteint d'arriération mentale grave;
- atteint de troubles comportementaux graves de la senescence ou de troubles graves de la capacité de jugement et d'adaptation liés à la personnalité

sauf si la demande est appuyée par un avis médical autorisé et sous réserve, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

13.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

ALCOOL

14. La consommation d'alcool constitue un danger important pour la sécurité routière. Compte tenu de la gravité du problème, une grande vigilance s'impose au plan médical.

Groupe 1 :

14.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool, ou qui ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool.

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

Groupe 2 :

- 14.4. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

DROGUES ET MÉDICAMENTS

15. Abus :

Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de substances à action psychotrope, quelle que soit la catégorie de permis sollicitée.

Consommation régulière :

Groupe 1 :

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

Groupe 2 :

- 15.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules sur lesquels porte la définition de ce groupe.

AFFECTIONS RÉNALES

Groupe 1 :

- 16.1. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur souffrant d'insuffisance rénale grave, sous réserve d'un avis médical autorisé et à condition que l'intéressé soit soumis à des contrôles médicaux périodiques.

Groupe 2 :

- 16.2. Le permis de conduire ne doit être, ni délivré, ni renouvelé à tout candidat ou conducteur, souffrant d'insuffisance rénale grave irréversible, sauf cas exceptionnels dûment justifiés par un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier.

DISPOSITIONS DIVERSES

Groupe 1 :

- 17.1. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur ayant subi une transplantation d'organe ou un implant artificiel ayant une incidence sur l'aptitude à la conduite, sous réserve d'un avis médical autorisé et, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

- 17.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules sur lesquels porte la définition de ce groupe.
18. En règle générale, le permis de conduire ne doit être ni délivré, ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'une affection non mentionnée dans les paragraphes précédents, susceptible de constituer ou d'entraîner une incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité routière lors de la conduite d'un véhicule à moteur, sauf si la demande est appuyée par un avis médical autorisé et sous réserve, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

FICHE DE COMMUNICATION

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

"Proposition de directive relative au permis de conduire"

1. Personnes ou groupes de personnes concernés

Tous les titulaires d'un permis de conduire et les candidats à la délivrance d'un permis.

Les administrations nationales à cause des réformes administratives nécessaires.

Les professionnels chargés de l'apprentissage de la conduite.

2. Préparation de la proposition

a) Caractère novateur

Dans le cadre de l'Europe des citoyens, la proposition vise à améliorer la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite. La directive de 1980 ayant instauré le permis de conduire communautaire s'est avérée insuffisante sur ce point, notamment en établissant l'obligation d'échange du permis du titulaire qui acquérait une résidence normale dans un autre Etat membre.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Elle maintient cependant la faculté d'échange à la demande du titulaire.

En outre, en vue d'une amélioration de la sécurité routière, le programme d'examen n'est plus une simple énumération de matières à retenir. On définit les objectifs à atteindre en matière de formation des conducteurs. C'est en fonction de ces objectifs que l'on fixe le programme d'examen.

b) Consultations effectuées par les services de la Commission

- Organisme privé chargé d'études sur la sécurité routière,
- experts gouvernementaux.

3. Actions d'informations suggérées

Communiqué de presse.

Historical Archives of the European Commission

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

Le présent projet a pour objet d'augmenter la sécurité routière et de faciliter la libre circulation des personnes dans les Etats membres.

II. Caractéristiques des entreprises concernées.

1. Les entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un Etat membre autre que celui qui a délivré leur permis de conduire.
2. Les auto-écoles chargées de l'apprentissage de la conduite des candidats au permis de conduire.
3. Les entreprises de transport.

III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises ?

les auto-écoles doivent baser leur programme de formation à la conduite sur les objectifs définis dans la Directive (annexe II).

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales ?

Voir III. Il ne semble pas en principe que des obligations spécifiques puissent être imposées aux entreprises via les autorités locales.

V. Y-a-t-il des mesures spéciales pour les P.M.E. ?

Non.

VI. Quel est l'effet prévisible ?

1. L'ensemble des entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un autre Etat membre, verront faciliter davantage par rapport à la situation présente la libre circulation de leurs employés à l'intérieur de la Communauté par le fait de la suppression de l'obligation d'échange prévue dans la directive 80/1263/CEE (voir exposé des motifs ad art. 10 et 1er et 9e considérants)

2. On peut prévoir dans certains Etats membres une augmentation du nombre des candidats à l'apprentissage de la conduite due à l'extension du programme de formation en application de l'annexe II de la directive puisque celle-ci prévoit des prescriptions spécifiques d'examen pour chaque catégorie de véhicules (à titre d'exemple, à partir de l'entrée en vigueur de la directive, quelques Etats membres dont le système n'exigeait pas certains permis spécifiques pour certaines catégories de véhicules - pour des motocyclettes; C et D pour certains types de camions et bus - devront les instaurer et par conséquent une formation spécifique sera nécessaire).

Ce fait pourrait donner des résultats favorables au niveau de l'emploi dans les auto-écoles de certains Etats membres.

3. En ce qui concerne les entreprises de transport l'impact sur la compétitivité et l'emploi sera négligeable puisque la proposition de directive ne modifie pas la situation existante pour les conducteurs professionnels, et que l'accès à la profession de conducteur continue à être régie par le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20.12.1985).

L'harmonisation des catégories de véhicules établie par la proposition de directive (en supprimant la possibilité de dérogation que permet la directive existante) et la création de sous-catégories facultatives, notamment les permis C et D limités, supposeront un meilleur niveau de professionnalisme sans modification sur le niveau de l'emploi.

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ?

Non.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

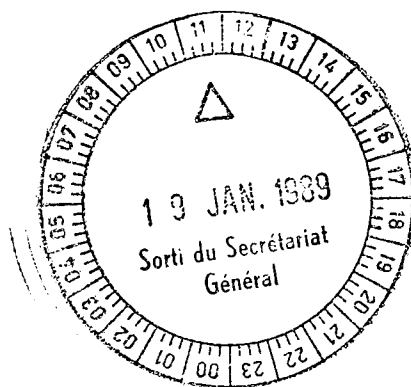
COM(88) 705 final

VERSION REVISEE

Bruxelles, le 13 janvier 1989

Proposition de
DIRECTIVE (CEE) DU CONSEIL
sur le Permis de Conduire

(présentée par la Commission)



EXPOSE DES MOTIFS

A. Considérations générales

1. Dans le cadre d'un programme d'actions communautaires visant la sécurité routière, la Commission a transmis au Conseil, en 1972, une proposition de directive relative à l'harmonisation des législations en matière de permis de conduire un véhicule routier (1).

Suite aux avis exprimés par le Parlement européen en 1974 (2) et par le Comité Economique et Social en 1973 (3), et pour tenir compte notamment de l'Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC) du 1er avril 1975 élaboré par la Commission Economique pour l'Europe à Genève, cette proposition a été modifiée en 1976 (4).

Le Parlement européen et le Comité économique et social ont émis un nouvel avis sur cette proposition modifiée, la même année (5) et (6).

2. Le Conseil a adopté la proposition au cours de sa session du 4 décembre 1980 sous le titre "Première directive du Conseil, du 4 décembre 1980, relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire n° 80/1263/CEE" (7).

-
- (1) JO n° C 119 du 16.11.1972, p. 9.1.
 - (2) JO n° C 55 du 13.05.1974, p. 4.
 - (3) JO n° C 60 du 26.07.1973, p. 1.
 - (4) JO n° C 8 du 13.01.1976, p. 2.
 - (5) JO n° C 238 du 11.10.1976, p. 43.
 - (6) JO n° C 97 du 23.08.1976, p. 32.
 - (7) JO n° L 375 du 31.12.1980, p. 1.

Cette directive, qui a été mise en application pour l'essentiel le 1er janvier 1983, prévoit principalement que lorsque le titulaire d'un permis de conduire délivré dans un Etat membre transfère sa résidence normale dans un autre Etat membre, ledit permis reste valable durant une période maximum d'un an avant l'expiration de laquelle il doit être échangé contre un permis du second Etat. Elle a introduit également à partir du 1er janvier 1986, un modèle communautaire de permis qui s'inspire de celui défini par la Convention de Vienne sur la circulation routière (1). Ces principes de reconnaissance réciproque et d'échange s'accompagnent des normes relatives à la délivrance des permis : réussite d'un examen pratique et théorique, satisfaction de normes médicales minimales, qui sont reprises intégralement de l'accord APC déjà cité.

3. Toutefois, des différences, parfois importantes entre les législations nationales subsistent en ce qui concerne les catégories de véhicules, les âges minimums exigés pour la délivrance d'un permis de conduire et leur durée de validité mais aussi au sujet des conditions d'apprentissage et de formation. Ces différences s'expliquent en partie par les possibilités de dérogation offertes par la directive actuelle. Il a été possible d'en atténuer certaines lors de l'établissement des équivalences entre permis dans la mesure où les catégories nationales différaient. Mais la survie de tels systèmes divergents ne facilite pas, par exemple, le contrôle des permis en cas de nécessité.
4. Ces difficultés n'étaient pas ignorées lors de l'adoption de la première directive, puisque celle-ci prévoyait une deuxième étape qui fixerait :
 - les catégories de véhicules (article 3)
 - la durée de validité des permis (article 7)
 - les normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis de conduire (article 10).
5. Par ailleurs, le programme de travail de la Commission pour 1985 a précisé que celle-ci s'engageait à faire une proposition visant à assurer la reconnaissance du permis de conduire dans toute la Communauté quel que soit l'Etat de résidence du titulaire du permis. Pareille reconnaissance s'inscrit dans le cadre des mesures proposées par la Commission au titre de l'Europe des Citoyens".

(1) Acte final de la Convention sur la circulation routière élaboré à Vienne en novembre 1968 par la Conférence des Nations Unies sur la circulation routière.

6. C'est donc pour répondre à ces divers engagements que la Commission propose la présente directive, qui doit se substituer à la directive 80/1263/CEE, et faciliter la libre circulation des citoyens tout en visant une amélioration de la sécurité routière.

B. Considérations particulières

- I. Les références ci-après se réfèrent à la numérotation des articles de la nouvelle directive

ad Article 1er

La nouvelle rédaction comporte des modifications substantielles :

La mention dans l'article 1er paragraphe 1 de la directive 80/1263/CEE sur la validité du permis de conduire de modèle communautaire sous réserve de l'article 8 (c'est-à-dire l'obligation d'échange dans le cas où le titulaire d'un permis délivré par un Etat membre acquiert une résidence normale dans un autre Etat membre) est supprimée, car la proposition de nouvelle directive consacre la reconnaissance réciproque sans obligation d'échange.

ad Article 2

Ce nouvel article introduit la définition de "résidence normale" telle qu'elle doit être entendue dans l'application de l'article 8.1.b et de l'article 10.

L'article 8.1.b prévoit que la délivrance du permis de conduire est subordonnée à l'existence de la "résidence normale" dans le territoire de l'Etat membre qui délivre le permis de conduire. De même, l'article 10 prévoit que la faculté d'échange, à la demande du titulaire, est subordonnée à l'acquisition d'une résidence normale.

Cette définition vise à résoudre les problèmes qui se sont posés dans l'interprétation du concept de "résidence normale" lors de l'application de la directive 80/1263/CEE.

ad article 4

Le terme "poids" a été remplacé par celui de "masse" pour se conformer à la directive n° 80/181/CEE du Conseil du 20 décembre 1979 (1).

Dans le 1er paragraphe, quelques modifications ont été introduites par rapport aux définitions de la Convention de Vienne déjà citées pour lever certaines ambiguïtés.

Le paragraphe 3 introduit des sous-catégories dans la catégorie E qui résultent de la définition même de celle-ci. Il convient de souligner qu'en raison du fait qu'aucune dérogation n'est prévue pour ces catégories et sous-catégories, les divergences actuelles disparaîtront ; trois Etats membres ont en effet des catégories différentes de celles de l'actuel article 3.

Le paragraphe 4 introduit des sous-catégories pour tenir compte d'une évolution récente pour la catégorie A. La catégorie A est divisée en deux sous-catégories : la première allant jusqu'à 400 cm³ et la deuxième au-delà de 400 cm³. Par ailleurs une sous-catégorie facultative est introduite pour les motocycles légers.

Une formation et un accès par étapes aux engins de grosse cylindrée devraient engendrer une diminution du nombre d'accidents, souvent mortels, dont sont victimes les jeunes motocyclistes. A l'heure actuelle, des sous-catégories existent dans la catégorie A dans plusieurs Etats membres et d'autres envisagent d'en créer.

Le paragraphe 5 introduit des sous-catégories facultatives pour tenir compte des situations existantes. Un nouvel article prescrit un réexamen de la situation après 5 ans pour généraliser ces sous-catégories ou les supprimer. Elles répondent aux objectifs suivants :

Catégorie B

Une sous-catégorie est prévue pour les quadricycles et les tricycles (ces derniers étant transférés de la catégorie A à la catégorie B). L'utilisation de ces "voiturettes" se développe, tout au moins dans certains Etats membres, et leur rattachement à la catégorie des motocycles serait très artificiel. Il semble opportun d'éviter que les candidats à leur conduite, qui sont souvent des personnes âgées, doivent passer leur examen sur une voiture normale de la catégorie B et surtout sur un motocycle.

(1) JO n° L 39/40 du 15.2.1980.

Sous-catégorie C

Cette sous-catégorie résulte du régime en vigueur dans certains Etats membres, dans lesquels un permis assimilé au permis B, permet la conduite de véhicules jusqu'à une masse maximale de 7.500 kilogrammes. Cette situation ayant favorisé le développement d'un parc important de véhicules utilitaires légers, il paraît opportun de prévoir un examen spécifique avec un véhicule d'examen ayant des caractéristiques moins exigeantes que celles prévues pour le véhicule défini pour la catégorie C dans son ensemble.

Sous-catégorie D

Cette sous-catégorie recouvrirait les minibus qui sont très répandus dans certains Etats membres.

Sous-catégories C + E et D + E

Elles résultent des sous-catégories envisagées à l'intérieur des sous-catégories C et D.

Le paragraphe 5 reprend les définitions du paragraphe 4 de l'article 3 de la directive n° 80/1263/CEE à l'exception de celle des motocycles qui est modifiée pour exclure les tricycles. Un alinéa nouveau définit les tricycles et les quadricycles.

Le paragraphe 6 prévoit une dérogation aux vitesses indiquées pour les motocycles, les tricycles et les quadricycles qui figurait déjà dans l'ancien article 9. Elle est reprise des définitions de la Convention de Vienne déjà citée.

ad article 5

Cet article traite des permis délivrés aux personnes physiquement handicapées.

Le 1er paragraphe reprend les dispositions figurant dans l'annexe III à la directive n° 80/1263/CEE.

Le 2e paragraphe prévoit la possibilité pour ces candidats de se présenter à l'examen pratique sur le véhicule adapté aux besoins de leur condition, le permis n'étant toutefois valable que pour les véhicules adaptés de façon similaire.

Le deuxième paragraphe de l'article 4 de la directive n° 80/1263/CEE n'est pas repris.

ad article 6

Paragraphe 1

L'alinéa a) subordonne la délivrance d'un permis C et D à la détention du permis B. Cette disposition qui existe déjà dans plusieurs Etats membres est aussi la voie dans laquelle on s'engage au niveau de l'E.C.E./ONU.

Paragraphe 2

L'alinéa a) prévoit la validation pour la sous-catégorie B + E des permis délivrés pour les sous-catégories C + E et D + E du fait qu'il faut être titulaire du permis B pour obtenir les permis C et D.

L'alinéa b) prévoit la validation du permis C + E pour la sous-catégorie D + E si le titulaire est en possession du permis D. Les qualifications pour la sous-catégorie C + E et la catégorie D peuvent sans risque être étendues sans examen à la sous-catégorie D + E.

Paragraphe 3

Les validations prévues ne sont valables qu'au niveau national ; elles existent à l'heure actuelle dans deux Etats membres. En principe, elles ne sont pas transférables sur un permis échangé si l'Etat membre en cause ne pratique pas ces validations. Tout Etat membre peut d'ailleurs interdire la conduite sur son territoire de tout véhicule si le conducteur n'a pas passé l'examen approprié.

ad Article 7

L'option accordée par l'article 5 de la directive n° 80/1263/CEE à chaque Etat membre, de fixer l'âge minimal à partir duquel le permis peut être délivré présente des inconvénients et peut constituer dans certains cas une entrave à la libre circulation des conducteurs. C'est pourquoi il est proposé de fixer pour les catégories A et B et la sous-catégorie B + E l'âge minimal à partir duquel le permis de conduire peut être délivré et de se référer aux dispositions reprises du règlement social relatif au transport par route (1) pour les autres catégories et sous-catégories.

(1) Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

ad Article 8

Le paragraphe 1 reprend le paragraphe 1 a) et b) de l'article 6 de la directive n° 80/1263/CEE.

Le paragraphe 3 est introduit afin de préciser que les dispositions nationales en matière de suspension du droit de faire usage du permis de conduire devront s'appliquer aux conducteurs qui ne satisfont plus aux conditions de connaissances et d'aptitudes prévues par les annexes II et III. Cette disposition complémentaire se base en partie sur la Convention de Vienne déjà citée, et se substitue au point 27 de l'annexe III. Les paragraphes 4 et 5 reprennent le texte amendé des "Autres dispositions" de l'annexe III.

ad Article 9

Le texte de cet article reprend celui de l'article 7 de la directive n° 80/1263/CEE.

ad Article 10

Par rapport à l'article 8 de la directive n° 80/1263/CEE, cet article introduit le principe que, en cas de changement de résidence normale d'un Etat à un autre, il n'y a plus d'obligation d'échange. Néanmoins, ce même article prévoit que le titulaire d'un permis de conduire qui acquiert sa résidence normale dans un autre Etat membre et qui préfère posséder le permis de conduire de l'Etat de résidence aura la faculté, à sa demande, d'obtenir l'échange de son permis contre un permis délivré par l'Etat où il a acquis sa nouvelle résidence normale.

ad Article 11

Cet article maintient la possibilité d'établir des équivalences entre les permis délivrés pour les sous-catégories facultatives.

ad Article 12

Ce nouvel article prévoit de revoir, cinq ans après la mise en oeuvre de la directive, la situation concernant les sous-catégories facultatives, comme déjà indiqué dans les observations concernant l'article 4.

ad Article 13

On propose une période transitoire de trois ans après la date de mise en oeuvre de la directive pour permettre l'utilisation des véhicules d'examen en service à cette date pendant ce délai. Cette disposition ne concerne évidemment pas les véhicules conformes à ceux définis dans l'annexe II, point 8.1.2.

ad Article 14

Etant donné que le règlement social relatif aux transports par route déjà cité est d'application directe dans les Etats membres, aucune disposition en matière d'âge minimal auquel le permis de conduire peut être délivré, ne doit être arrêtée pour la mise en oeuvre de la directive dans les cas où les transports visés par l'article 7.1.b), c), d)ii et d)iii de la directive entrent dans le champ d'application du règlement sus-visé.

ad Article 15

Pour des raisons de clarté, compte tenu de l'importance des modifications proposées, il a été jugé opportun d'abroger la directive n° 80/1263/CEE et d'y substituer la présente directive.

ad Article 16

Pas d'observations.

II. ad annexe I

Les modifications proposées portent d'une part sur l'introduction de la traduction du terme "permis de conduire" en espagnol et en portugais sur la page de garde, et, d'autre part, sur la modification des définitions des différentes catégories de véhicules pour les mettre en conformité avec celles de l'article 4 de la directive.

La faculté de supprimer la date de délivrance du permis de conduire prévue à l'annexe I de la directive n° 80/1263/CEE a été abrogée.

ad annexe II

L'examen de conduite s'inscrit dans le processus qui doit amener le candidat à la conduite d'un véhicule à moteur, du stade de la formation à celui d'une conduite sûre. De l'avis des experts ayant participé aux travaux d'élaboration de cette proposition, la formation est le stade le plus important de ce processus. L'examen permet de constater principalement si les exigences de la tâche de conduite n'excèdent pas l'habilité au volant

du candidat et s'il est en mesure de faire face aux exigences de la circulation et de surmonter ses propres réactions.

Il n'est cependant pas possible de fixer au niveau communautaire un cadre unique de formation étant donné que certains Etats membres admettent la possibilité d'une filière libre d'accès à l'examen sans passage par une auto-école. On a toutefois jugé opportun de ne pas se limiter à une simple énumération de matières d'examen hors du contexte dans lequel celui-ci se place, mais de préciser les critères auxquels doit satisfaire tout conducteur de véhicule à moteur pour conduire en toute sécurité. Ces critères correspondent évidemment aux objectifs que devrait viser tout programme de formation à la conduite, c'est-à-dire objectifs psychomoteurs ainsi que ceux concernant l'aptitude à comprendre et à mettre en oeuvre ses connaissances. Les premiers sont testés lors de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, les seconds au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances.

Le contenu des épreuves de contrôle précitées respecte les exigences minimales définies dans l'APC de 1975 déjà citée mais tient compte également de certaines exigences de la réglementation communautaire apparues depuis cette date.

La durée minimale de l'épreuve en circulation a été sensiblement augmentée et est différenciée selon les catégories A et B d'une part et les autres catégories d'autre part.

La nouvelle annexe définit également les véhicules d'examen pour chacune des catégories et sous-catégories ; l'actuelle Annexe II se limitait seulement aux catégories C, D et E. La masse minimale du véhicule d'examen de la catégorie C a été portée à 11.000 kilogrammes. En ce qui concerne la catégorie D, on propose la suppression du critère de nombres de places qui n'est pas représentatif, mais on suggère de porter la longueur du véhicule d'examen de 7 à 9 mètres. On fixe aussi pour toutes les catégories, les vitesses que le véhicule d'examen doit pouvoir atteindre.

ad annexe III

La nouvelle annexe a été mise au point avec le concours d'un groupe d'experts gouvernementaux dont la plupart appartenaient au corps médical.

Il n'y a pas de remise en cause fondamentale du contenu de l'ancienne annexe III, mais plusieurs points ont été reformulés.

Dans le cas de la vision, la rédaction a été simplifiée mais les exigences restent aussi sévères qu'antérieurement. Dans d'autres cas, les énumérations de maladies ont été

supprimées car elles pouvaient apparaître comme étant exhaustives. Il a été tenu compte aussi des progrès de la science médicale intervenus depuis 1975, date à laquelle l'ancienne annexe III a été mise au point.

On a cependant introduit de nouvelles exigences pour les examens médicaux. Les candidats et les conducteurs du Groupe 1 (catégories A et B) ayant 75 ans révolus, ainsi que les conducteurs du groupe 2 (autres catégories) seront soumis aux examens périodiques qui seront prescrits par la législation nationale.

Le point 27 et les "Autres dispositions" de l'annexe III de la directive n° 80/1263/CEE sont reportés sous une forme amendée dans l'article 8 de la directive.

Historical Archives of the European Commission

Proposition de
DIRECTIVE (CEE) DU CONSEIL
sur le permis de conduire

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

Vu la proposition de la Commission,

Vu l'avis du Parlement européen (1),

Vu l'avis du Comité économique et social (2),

considérant qu'il est souhaitable, aux fins de la politique commune des transports et en vue d'une contribution à l'amélioration de la sécurité de la circulation routière ainsi que pour faciliter la circulation des personnes qui s'établissent dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite, qu'il y ait un permis de conduire national de modèle communautaire reconnu mutuellement par les Etats membres sans obligation d'échange ;

considérant qu'une première étape dans ce sens a été accomplie par la première directive 80/1263/CEE du Conseil (3) qui a établi un modèle communautaire de permis national et la reconnaissance réciproque par les Etats membres des permis de conduire nationaux ainsi que l'échange des permis de titulaires qui transfèrent leur résidence ou leur lieu de travail d'un Etat membre à un autre; que les progrès accomplis dans cette voie doivent être poursuivis;

(1)

(2)

(3) J.O. no. L 375 du 31.12.1980, p. 1.

considérant qu'il convient de maintenir le modèle communautaire de permis national établi par la première directive 80/1263/CEE moyennant quelques adaptations linguistiques pour tenir compte de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal;

considérant que pour répondre à des impératifs de sécurité routière, il est nécessaire de fixer des conditions minimales auxquelles le permis de conduire peut être délivré ;

considérant que l'article 3 de la directive 80/1263/CEE prévoit que des dispositions définitives visant à généraliser dans la Communauté les catégories de véhicules mentionnées dans ledit article doivent être arrêtées sans possibilité de dérogation, de même en ce qui concerne les conditions de validité des permis de conduire;

considérant qu'il y a lieu de prévoir la possibilité de subdiviser lesdites catégories de véhicules pour favoriser notamment un accès progressif à la conduite des véhicules les plus puissants;

considérant qu'il faut arrêter des dispositions spécifiques pour favoriser l'accès des personnes physiquement handicapées à la conduite des véhicules;

considérant que l'article 10 de la directive 80/1263/CEE prévoit qu'il faut procéder à une harmonisation plus poussée des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis de conduire; qu'à cet effet, il faut définir les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des véhicules à moteur ainsi que structurer l'examen de conduite en fonction de ces concepts et redéfinir les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite de ces véhicules;

considérant que les dispositions prévues à l'article 8 de la directive 80/1263/CEE , et notamment l'obligation d'échange des permis de conduire dans le délai d'un an en cas de changement de résidence constituent un obstacle à la libre circulation des personnes et ne peuvent être admises compte tenu des progrès réalisés dans le cadre de l'intégration européenne ;

considérant que pour faciliter la circulation des personnes qui souhaitent s'établir dans un Etat membre différent de celui qui a délivré leur permis de conduire antérieurement à la prise d'effet de la présente directive, il convient d'assurer la reconnaissance réciproque des permis de conduire par les Etats membres de résidence dans les conditions de validité établies par les Etats membres qui les ont délivrés et sans qu'il soit nécessaire de procéder à un échange de permis,

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE :

Article premier

1. Les Etats membres établissent le permis de conduire national d'après le modèle communautaire tel que décrit en annexe I conformément aux dispositions de la présente directive.

2. Le permis de conduire de modèle communautaire au sens de la présente directive ainsi que les permis de conduire délivrés par les Etats membres avant la prise d'effet de la présente directive sont mutuellement reconnus par les Etats membres et les conditions de validité sont établies par l'Etat qui a délivré le permis quel que soit l'Etat de résidence du titulaire de ce permis.

Article 2

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

Toutefois, la résidence normale d'une personne, dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux ou plusieurs Etats membres, est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans un Etat membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas le transfert de la résidence normale.

Article 3

1. Le signe distinctif de l'Etat membre délivrant le permis figure dans l'ovale dessiné à la page 1 du modèle de permis de conduire communautaire.
2. Les Etats membres prennent toutes dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des permis de conduire.

Article 4

1. Le permis de conduire prévu à l'article 1er autorise la conduite de véhicules des catégories suivantes :

catégorie A : motocycles, avec ou sans side-car ;

catégorie B : automobiles, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kilogrammes et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit ;

catégorie C : automobiles autres que celles de la catégorie D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes ;

catégorie D : automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ;

catégorie E : ensembles de véhicules couplés dont le véhicule tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette ou ces catégorie(s).

2. Le paragraphe 1 peut s'appliquer aux automobiles des catégories B, C ou D auxquelles est attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes.

3. Au sein de la catégorie E, un permis spécifique est délivré pour la conduite des ensembles de véhicules suivants :

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

Toutefois, sous réserve que :

- la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide de l'automobile,

et

- la masse maximale autorisée de l'ensemble de véhicules couplés n'excède pas 3 500 kilogrammes

un permis de la catégorie B est suffisant

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

sous-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.

4. Au sein de la catégorie A, un permis spécifique est délivré pour la conduite des véhicules suivants :

- motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance de 35 KW ;
- motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW.

Au sein de la sous-catégorie correspondant aux motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³, un permis spécifique peut être délivré pour la conduite des motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 cm³.

5. Au sein des catégories B, C et D et des sous-catégories C+E et D+E, un permis spécifique peut être délivré pour la conduite des véhicules suivants :

- catégorie B : tricycles et quadricycles à moteur
- catégorie C : automobiles autres que celles de la catégorie D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes sans dépasser 7 500 kilogrammes.
- catégorie D : automobiles affectées au transport de personnes, ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur sans excéder 16 places assises, outre le siège du conducteur.
- sous-catégorie

C + E : ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C mais dont la masse maximale ne dépasse pas 7 500 kilogrammes et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes.

- sous-catégorie

D + E : ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D mais n'excédant pas 16 places assises outre le siège du conducteur et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes.

6. Aux fins de l'application du présent article :

- Le terme "véhicule à moteur" désigne tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses moyens propres à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rail;
- le terme "motocycle" désigne tout véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 50 kilomètres à l'heure, ou, si ce véhicule est équipé d'un moteur thermique de propulsion, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³. Le side-car est assimilé à ce type de véhicule;
- les termes "tricycle" et "quadricycle" désignent respectivement tout véhicule à trois ou quatre roues appartenant à la catégorie B d'une vitesse maximale par construction supérieure à 50 kilomètres à l'heure, ou si ces véhicules sont équipés d'un moteur thermique à allumage commandé d'une cylindrée supérieure à 50 cm³, ou de tout autre moteur de puissance équivalente. La masse à vide ne doit pas dépasser 500 kilogrammes. La masse à vide des véhicules propulsés par électricité ne doit pas tenir compte de la masse des batteries.

Les Etats membres peuvent fixer des normes plus réduites quant à la masse à vide et en ajouter d'autres comme celles par exemple de la cylindrée maximale ou de la puissance.

- le terme "automobile" désigne ceux des véhicules à moteur, autres que motocycles, qui servent normalement au transport sur route de personnes ou de choses ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses. Ce terme englobe les trolleybus, c'est-à-dire les véhicules reliés à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails. Il n'englobe pas les tracteurs agricoles et forestiers,
- le terme "tracteur agricole ou forestier" désigne tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction, qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière et dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de choses ou pour la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses n'est qu'accessoire.

7. Les Etats membres peuvent, après consultation de la Commission, déroger, à condition de le mentionner sur le permis, aux vitesses indiquées au paragraphe 6 deuxième et troisième tirets à condition de prévoir des vitesses inférieures.

Article 5

1. Des permis de conduire avec conditions restrictives peuvent être délivrés ou renouvelés aux candidats ou aux conducteurs physiquement handicapés si les véhicules qu'ils conduisent sont adaptés aux besoins de leur condition. Toute restriction portée sur le permis de conduire doit préciser le type d'aménagement requis sur le véhicule, éventuellement les prothèses que le candidat ou le conducteur doit porter et, le cas échéant, sa durée de validité.

Lorsque le port de verres correcteurs ou de lentilles intra-oculaires est reconnu nécessaire pour la conduite du véhicule, ce fait doit être consigné sur le permis de conduire.

2. Si pour cause de déficiences physiques, le candidat ne peut obtenir de permis de conduire que pour certains types de véhicules ou pour les véhicules adaptés aux besoins de sa condition, l'épreuve prévue à l'article 8 se passe à bord d'un tel véhicule. Le permis de conduire délivré après la réussite de l'épreuve avec un véhicule spécialement adapté n'est valable que pour les véhicules dont l'adaptation répond aux conditions dont le permis de conduire a été assorti.

Article 6

1. La délivrance du permis de conduire est subordonnée aux conditions suivantes :

- a) le permis pour les catégories C ou D ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour la catégorie B ;
- b) le permis pour les ensembles des sous-catégories de la catégorie E ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités pour une des catégories B, C ou D.

2. La validité du permis de conduire prévu à l'article 1er est fixée comme suit :

- a) le permis validé pour les sous-catégories C + E ou D + E est validé pour la conduite des ensembles de la sous-catégorie B + E ;
- b) le permis validé pour la sous-catégorie C + F est validé pour la sous-catégorie D + E si leur titulaire est déjà habilité pour la catégorie D.

3. Les Etats membres peuvent, au niveau national, accorder les validités suivantes :

- a) le permis validé pour la catégorie A peut être valable pour la conduite des tricycles et des quadricycles ;
- b) le permis validé pour les catégories B, C ou D peut également être valable pour la conduite des motocycles légers. Cette validation peut toutefois être limitée à des véhicules ayant des normes plus réduites que celles prévues par la définition de cette sous-catégorie.

Article 7

1. La délivrance du permis de conduire est soumise aux conditions d'âge suivantes :

a) Catégorie A :

- motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance maximale de 35 KW : avoir 18 ans révolus.
Les Etats membres peuvent déroger à cette disposition et délivrer ce permis de conduire à partir de 17 ans révolus.
- motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW : avoir été titulaire d'un permis de conduire de la sous-catégorie immédiatement inférieure pendant 2 ans.

b) Catégorie B : avoir 18 ans révolus.

Les Etats membres peuvent déroger à cette disposition et délivrer ce permis de conduire à partir de 17 ans révolus.

c) Catégorie C : conducteurs affectés aux transports de marchandises les conditions d'âge pour la délivrance du permis de conduire sont telles qu'établies par le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (1).

d) Catégorie D : pour les conducteurs affectés aux transports de voyageurs, les conditions d'âge de délivrance du permis de conduire sont telles qu'établies par le règlement (CEE) n° 3820/85.

(1) J.O. n° L 370 du 31.12.1985, p. 1.

e) Catégorie E :

- i) sous-catégorie B + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie B,
- ii) sous-catégorie C + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie C,
- iii) sous-catégorie D + E : se reporter aux conditions fixées pour la catégorie D.

f) Sous-catégories facultatives :

- motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 cm³ : avoir 16 ans révolus.
- tricycles et quadricycles : avoir 16 ans révolus.

2. Les Etats membres peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas dix-huit ans révolus.

Article 8

1. La délivrance du permis de conduire est également subordonnée à :

- a) la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et d'une épreuve de contrôle des connaissances ainsi qu'à la satisfaction de normes médicales dont les conditions minimales ne pourront pas être moins sévères que celles prévues aux annexes II et III.
- b) l'existence de la résidence normale ou la preuve de la qualité d'étudiant dans le territoire de l'Etat membre délivrant le permis de conduire.

2. Après avis conforme de la Commission, les Etats membres peuvent appliquer à la délivrance du permis de conduire les dispositions de leur réglementation nationale concernant les conditions autres que celles visées par le paragraphe 1 pourvu qu'elles soient objectivement justifiées.

3. Les dispositions nationales en matière de suspension ou de retrait du droit de faire usage du permis de conduire devront également s'appliquer aux conducteurs qui ne satisfont plus aux exigences requises pour la délivrance ou le renouvellement du permis de conduire tant en ce qui concerne les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur, que l'état de santé du titulaire du permis de conduire, sous réserve, dans ce dernier cas, d'un avis médical autorisé.

4. Les dispositions de l'annexe III ne font pas obstacle à ce qu'un Etat membre prévoie qu'un conducteur qui a obtenu un permis de conduire avant le 1er juillet 1990 à des conditions moins strictes que celles prévues par cette annexe puisse obtenir le renouvellement périodique de ce permis aux conditions auxquelles il l'a obtenu.

5. Les Etats membres peuvent, après avis conforme de la Commission, déroger aux dispositions de l'annexe III, si ces dérogations sont compatibles avec les progrès de la science médicale et avec les principes définis dans cette annexe.

Article 9

Sans préjudice des dispositions qui seront arrêtées en la matière par le Conseil, chaque Etat membre garde le droit de fixer selon des critères nationaux, la durée de la validité des permis de conduire communautaires qu'il délivre.

Article 10

1. Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire en cours de validité délivré par un Etat membre acquiert sa résidence normale dans un autre Etat membre, il peut demander l'échange de son permis contre un permis équivalent que lui délivrent les autorités compétentes de l'Etat où il a pris sa nouvelle résidence.

2. Il appartient à l'Etat membre qui procède à l'échange de vérifier, le cas échéant, si le permis présenté est effectivement en cours de validité. L'Etat membre qui procède à l'échange renvoie l'ancien permis aux autorités de l'Etat membre qui l'a délivré.

3. Lorsqu'un Etat membre échange un permis délivré par un pays tiers contre un permis de conduire de modèle communautaire, mention est faite de cet échange ainsi que de tout renouvellement ou remplacement ultérieur de ce permis, sur ce permis. L'article 1er paragraphe 2 ne s'applique pas à pareil permis. En tout état de cause, un permis de conduire de modèle communautaire ne peut être délivré que si le permis délivré par un pays tiers a été remis aux autorités compétentes de l'Etat membre qui délivre le permis.

Article 11

Les Etats membres définissent les équivalents dans la mesure où ils font recours aux sous-catégories facultatives de l'article 4.

Article 12

Le Conseil procède, cinq ans après la mise en oeuvre de la directive et sur proposition de la Commission, à un examen des dispositions nationales concernant les sous-catégories facultatives qui auraient été créées conformément à l'article 4 en vue de leur harmonisation ou de leur suppression.

Article 13

Les véhicules utilisés pour l'épreuve de contrôle des comportements et des aptitudes visée à l'Annexe II qui ont été mis en circulation avant le 1er juillet 1990 de la présente directive ne pourront être utilisés après cette date que pendant une période qui ne devra pas excéder trois ans s'ils ne sont pas conformes aux critères fixés pour ces véhicules à l'annexe II point 8.1.2.

Article 14

1. Les Etats membres arrêtent, après consultation de la Commission, au plus tard le 31 décembre 1989, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive à partir du 1er juillet 1990.

Aucune disposition ne doit toutefois être arrêtée en ce qui concerne l'article 7 paragraphe 1 lettres c), d) et e), points ii et iii de la directive, dans le cas où les véhicules concernés par ledit article entrent dans le champ d'application défini dans la Section II du règlement (CEE) n° 3820/85,

2. Les Etats membres s'assistent mutuellement dans l'application de la présente directive.

Article 15

La première directive 80/1263/CEE est abrogée.

Article 16

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil,
Le Président

ANNEXE I

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DU PERMIS DE CONDUIRE(*)

				ÉTAT MEMBRE  PERMIS DE CONDUIRE Kørekort Führerschein Άδεια οδήγησης Permiso de Conducción Driving Licence Ceadúnas Tiomána Patente di Guida Rijbewijs Carta de Condução Modèle des COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES	
1 Nom 2 Prénom 3 Date et lieu de naissance 4 Domicile 5 Délivré par		Catégories de véhicules pour lesquels le permis est valable A Motocycle > 50 km/h avec ou sans side-car B Automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 t et dont le nombre de places assises, outre le conducteur, n'excède pas huit C Automobiles autres que D dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 t D Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur E Ensemble de véhicules couplés dont le tracteur rentre dans les catégories B, C ou D mais qui ne rentrent pas dans ces catégories		Timbre	
6 A le 7 Valable jusqu'au 8 N (Signature etc.) Signature du titulaire		(photo)		Mentions additionnelles	

222 mm

* Les commentaires relatifs au modèle communautaire du permis de conduire figurent à la page 14 ci-après.
 Un exemple de permis de conduire selon le modèle communautaire (permis belge) figure à la page 20 ci-après.

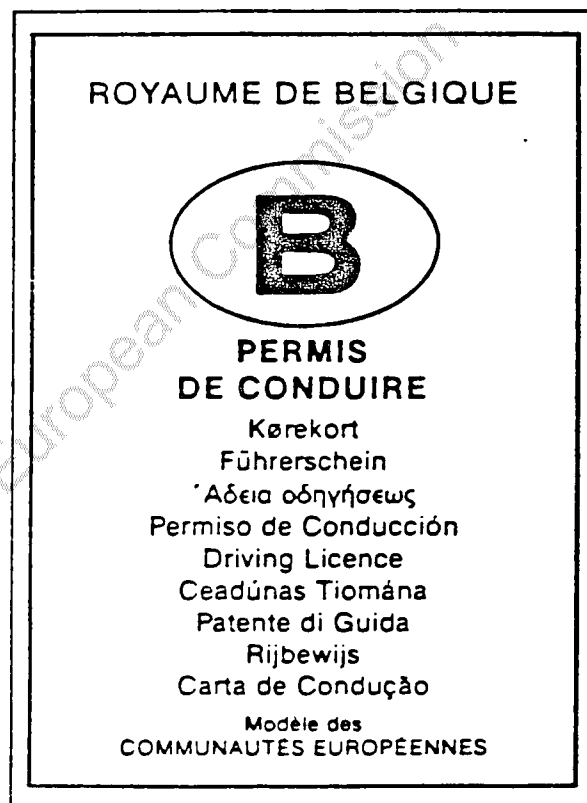
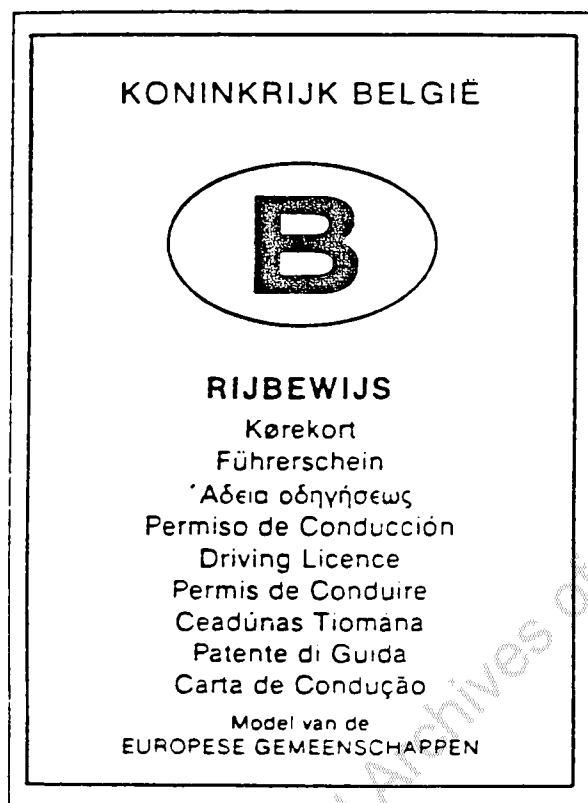
Commentaires relatifs au modèle de permis de conduire figurant à la page 13

1. La couleur du permis communautaire est rose.
2. Sur la page de garde:
 - la mention du nom de l'État membre délivrant le permis est facultative;
 - le signe distinctif de l'État membre délivrant le permis est inscrit dans l'ovale;
 - la mention «permis de conduire» est inscrite en gros caractères dans la (les) langue(s) de l'État membre délivrant le permis. Elle figure en petits caractères, après un espace approprié, dans les autres langues des Communautés européennes;
 - la mention «modèle des Communautés européennes» est inscrite dans la (les) langue(s) de l'État membre qui délivre le permis.
3. Les inscriptions imprimées figurant sur les autres pages sont libellées dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis.
4. La page «mentions additionnelles» est prévue pour indiquer, le cas échéant, des mentions restreignant ou étendant la définition des conditions pour lesquelles le permis est valable. Cette page peut également être utilisée pour y inscrire la durée de validité du permis dans les cas où la validité varie.

Mentions additionnelles	
Valable jusqu'au:	Renouvelé jusqu'au:
délivré:	le:

5. D'autres observations peuvent être consignées sur les pages restées ouvertes. Le cas échéant, un État membre peut y inscrire des catégories de véhicules non prévues par la présente directive ou subdiviser les catégories A, B, C, D, E dans la page correspondante.
6. Les États membres ont la faculté de:
 - supprimer la photo;
 - remplacer le domicile par l'adresse postale;

EXEMPLE DE PERMIS DE CONDUIRE SELON LE MODÈLE COMMUNAUTAIRE: PERMIS BELGE
(À TITRE INDICATIF)



ANNEXE II

I. CONNAISSANCES, APTITUDES ET COMPORTEMENTS LIES
A LA CONDUITE D'UN VEHICULE A MOTEUR

1. Préambule

Les conducteurs de tout véhicule à moteur devront avoir, en vue d'une conduite sûre, les connaissances, les aptitudes et les comportements leur permettant de :

- discerner les dangers engendrés par la circulation et en évaluer la gravité
- maîtriser leur véhicule afin de ne pas créer de situations dangereuses et réagir de façon appropriée si de telles situations surviennent
- observer les dispositions légales en matière de circulation routière, notamment celles qui ont pour objet de prévenir les accidents de la route et d'assurer la fluidité de la circulation
- déceler les défauts techniques les plus importants de leur véhicule, notamment ceux qui mettent en cause la sécurité, et y faire remédier de façon adéquate
- tenir compte de tous les facteurs qui affectent le comportement des conducteurs (alcool, fatigue, déficience de la vue, etc.) afin de conserver le plein usage des capacités nécessaires à la sûreté de la conduite
- contribuer à la sécurité de tous les usagers, en particulier des plus faibles et des plus exposés, par une attitude respectueuse de la personnalité d'autrui

2. Connaissances

Les conducteurs devront faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants :

- 2.1 importance de la vigilance et des attitudes à l'égard des autres usagers ;
- 2.2 éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite et notamment pouvoir indiquer les défauts les plus courants pouvant affecter le système de direction, les pneus, les feux et clignotants, les catadioptriques, les rétroviseurs, les lave-glaces et essuie-glaces, le système d'échappement et les ceintures de sécurité afin d'être en mesure d'y remédier de façon adéquate ;
- 2.3 principes les plus importants afférents à la distance de freinage et à la tenue de route du véhicule dans diverses conditions météorologiques et d'état des chaussées ;
- 2.4 fonctions de perception, d'évaluation et de décision, notamment temps de réaction, et modifications des comportements du conducteur liés aux effets de l'alcool, des drogues et des médicaments, des états émotionnels et de la fatigue ;
- 2.5 risques spécifiques liés à l'âge et à l'inexpérience des autres usagers de la route, y compris des piétons, en particulier des enfants, des adolescents et des personnes âgées, afin de prévoir leur comportement dans les situations de la circulation ;
- 2.6 caractéristiques spécifiques de la conduite des divers types de véhicules, des différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs permettant de prévoir leur comportement ou le mouvement du véhicule dans la circulation ;

. / . .

- 2.7 risques liés aux différents états de la chaussée, leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit ;
- 2.8 caractéristiques des différents types de routes et prescriptions légales qui en découlent ;
- 2.9 équipements de sécurité des véhicules, notamment utilisation des ceintures de sécurité et équipements de sécurité concernant les enfants ;
- 2.10 règles d'utilisation du véhicule en relation avec l'environnement (en particulier, bruit, pollution) ;
- 2.11 dispositions légales en matière de circulation routière, et en particulier celles concernant la signalisation, les règles de priorité et les limitations de vitesse ;
- 2.12 réglementation relative aux documents administratifs liés à l'utilisation du véhicule ;
- 2.13 règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident (baliser, alerter) et mesures qu'il peut prendre, le cas échéant, pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route ;
- 2.14 facteurs de sécurité concernant le chargement du véhicule et les personnes transportées.

3. Aptitudes

Les prescriptions suivantes ne valent que pour autant qu'elles sont compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

- 3.1 Les conducteurs devront être aptes à se préparer à une conduite sûre
 - 3.1.1. en vérifiant l'état des pneus, des feux, des catadioptrés, du système de direction, des freins, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore ;

3.1.2. en effectuant les réglages nécessaires pour avoir une position assise correcte ;

3.1.3. en ajustant les rétroviseurs et la ceinture de sécurité ;

3.1.4. en contrôlant la fermeture des portes.

3.2 Les conducteurs devront être aptes à utiliser les commandes du véhicule :

- le volant
- l'accélérateur
- l'embrayage
- la boîte de vitesse
- le frein à main et à pied

et ce dans les conditions suivantes :

3.2.1. en mettant en marche le moteur et en démarrant sans à-coups (aussi bien sur le plat, qu'en montée ou en descente) ;

3.2.2. en accélérant jusqu'à une vitesse convenable tout en maintenant le véhicule sur une trajectoire en ligne droite même lors des changements de vitesse ;

3.2.3. en adaptant la vitesse lors d'un changement de direction à un carrefour à droite ou à gauche, éventuellement dans des espaces étroits et en maîtrisant la trajectoire du véhicule ;

3.2.4. en effectuant une marche arrière, en maintenant une trajectoire rectiligne et en utilisant la voie de circulation adaptée pour tourner à droite ou à gauche à un angle de rue

- 3.2.5. en faisant un demi-tour en utilisant les marches avant et arrière sur une route suffisamment étroite ;
 - 3.2.6. en freinant pour s'arrêter avec précision, si nécessaire en utilisant la capacité maximale de freinage du véhicule ;
 - 3.2.7. en garant le véhicule et en quittant un espace de stationnement (parallèle, oblique ou perpendiculaire) en marche avant et en marche arrière, aussi bien sur le plat qu'en montée et qu'en descente.
- 3.3 Dans les conditions énumérées en 3.2, les conducteurs devront être aptes à utiliser les commandes secondaires du véhicule : essuie-glaces, lave-glaces, désembuage et climatisation, éclairages, etc...

4. Comportements

- 4.1 Les conducteurs devront pouvoir effectuer toutes les manoeuvres ordinaires dans des situations normales de circulation, en sécurité et avec toutes les précautions requises :
- 4.1.1. en observant (y compris à l'aide des rétroviseurs) le profil de la route, la signalisation horizontale et verticale, les risques présents ou prévisibles ;
 - 4.1.2. en communiquant avec les autres usagers de la route, à l'aide des moyens autorisés ;
 - 4.1.3. en réagissant efficacement en cas de danger aux situations réelles de risque ;
 - 4.1.4. en observant les dispositions légales en matière de circulation routière et les injonctions des personnes autorisées à régler la circulation ;
 - 4.1.5. en respectant les autres usagers.
- 4.2 Les conducteurs devront en outre avoir dans des situations de circulation l'aptitude requise pour, en toute sécurité :
- 4.2.1. quitter le bord du trottoir et/ou l'emplacement de stationnement ;

- 4.2.2. circuler en occupant une position correcte sur la chaussée et en adaptant la vitesse aux conditions de circulation et au tracé de la route ;
- 4.2.3. maintenir les distances entre véhicules ;
- 4.2.4. changer de voie de circulation ;
- 4.2.5. dépasser des véhicules en stationnement et à l'arrêt, ainsi que des obstacles ;
- 4.2.6. croiser des véhicules y compris dans des passages étroits ;
- 4.2.7. dépasser dans diverses situations ;
- 4.2.8. aborder et franchir des passages à niveau ;
- 4.2.9. aborder et franchir des intersections ;
- 4.2.10. tourner à droite et à gauche aux intersections ou pour quitter la chaussée ;
- 4.2.11. prendre les précautions nécessaires en quittant le véhicule.

5. Prescriptions spécifiques pour la conduite des véhicules des catégories A, C, D, C + E et D + E

5.1 Catégorie A

Les conducteurs de véhicules de cette catégorie devront savoir :

- 5.1.1. ajuster leur casque et vérifier les autres équipements de sécurité propres à ce type de véhicule ;
- 5.1.2. débéquiller la moto et la déplacer sans l'aide du moteur en marchant à côté ;
- 5.1.3. garer la moto en la mettant sur sa béquille ;
- 5.1.4. faire un demi-tour en U ;

5.1.5. conserver l'équilibre du véhicule à diverses vitesses, y compris à faible allure et dans diverses situations de conduite, y compris lors du transport d'un passager ;

5.1.6. incliner pour virer.

5.2 Catégories C, D, C + E et D + E

Les conducteurs de véhicules de ces catégories devront faire preuve d'une connaissance et d'une bonne compréhension dans les domaines suivants :

5.2.1. gêne de la visibilité causée, pour le conducteur et pour les autres usagers, par les caractéristiques de leur véhicule ;

5.2.2. influence du vent sur la trajectoire du véhicule ;

5.2.3. réglementation en matière de poids et dimensions ;

5.2.4. réglementation relative aux heures de repos et de conduite et utilisation du chronotachygraphe ;

5.2.5. principes de fonctionnement des systèmes de freinage et de ralentisseur ;

5.2.6. précautions à prendre lors des dépassements à cause des risques liés aux projections d'eau et de boue ;

5.2.7. lecture d'une carte routière.

En outre, ils devront être aptes

5.2.8. à vérifier l'assistance de freinage et de direction ;

5.2.9. à utiliser les divers systèmes de freinage ;

5.2.10 à utiliser le ralentisseur ;

5.2.11 à adapter la trajectoire de leur véhicule en virage compte tenu de sa longueur et de ses porte-à-faux.

5.3 Catégories C et C + E

Les conducteurs de véhicules de ces catégories devront

- 5.3.1. connaître les facteurs de sécurité concernant le chargement de leur véhicule.

5.4 Catégorie C + E

Les conducteurs de véhicules de cette sous-catégorie devront être aptes

- 5.4.1. à procéder à l'attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci

5.5 Catégorie D

Les conducteurs de véhicules de cette catégorie devront faire preuve de la connaissance :

- 5.5.1. des prescriptions réglementaires relatives aux personnes transportées ;
- 5.5.2. de la conduite à tenir en cas d'accident.
En outre, ils devront être aptes à prendre
- 5.5.3. des dispositions particulières relatives à la sécurité du véhicule.

6. Utilisation du véhicule

Les conducteurs devront pouvoir utiliser son véhicule sur divers types de routes, que ce soit en site urbain ou en rase campagne, dans diverses conditions de densité du trafic, de jour comme de nuit.

./..

II. EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE

Les Etats membres prendront les dispositions nécessaires pour s'assurer que les futurs conducteurs possèdent effectivement les connaissances, aptitudes et comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur. L'examen institué à cet effet, devra comporter :

- une épreuve de contrôle des connaissances ;
- une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les conditions dans lesquelles cet examen devra se dérouler sont données ci-après :

7. Epreuve de contrôle des connaissances

7.1 Forme

La forme sera choisie de façon à s'assurer que le candidat a les connaissances relatives aux matières énoncées aux paragraphes 2 et 5 de la présente annexe.

7.2 Contenu de l'épreuve concernant toutes les catégories de véhicules

Dans l'énumération ci-après, il est fait référence au paragraphe 2 de la présente annexe.

7.2.1 L'épreuve portera obligatoirement sur chacun des points énumérés dans les thèmes suivants, son contenu par point étant laissé à l'initiative de chaque Etat membre.

7.2.1.1 Dispositions légales en matière de circulation routière
point 2.11

7.2.1.2 Le conducteur
points 2.1 et 2.4

7.2.1.3 la route
points 2.3, 2.7 et 2.8

7.2.1.4 les autres usagers de la route
points 2.5 et 2.6

7.2.1.5 réglementation générale et divers
points 2.12, 2.13 et 2.14

7.2.2 L'épreuve prévue au paragraphe 7.2.1 ci-dessus sera complétée par un contrôle aléatoire portant sur un des points suivants : 2.2, 2.9 et 2.10 concernant le véhicule.

7.3 Dispositions spécifiques concernant les catégories C, D, C + E et D + E

L'épreuve prévue au paragraphe 7.2 ci-dessus sera complétée pour les candidats à la conduite des véhicules des catégories C, D, C + E et D + E :

7.3.1 par un contrôle obligatoire portant sur les points suivants qui se réfèrent au paragraphe 5 de la présente annexe.

7.3.1.1 Catégories C, D, C + E et D + E
points 5.2.3, 5.2.4 (sauf utilisation du chronotachygraphe traitée au point 9.3.1 ci-après) et, 5.2.5

7.3.1.2 Catégorie D
points 5.5.1 et 5.5.2

7.3.2 par un contrôle aléatoire portant sur un des points suivants : 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.6

./..

8. Epreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

8.1 Le véhicule et son équipement

- 8.1.1 La conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel est subordonné à la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements passée sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel.

Si le candidat passe l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique, ceci sera indiqué sur tout permis de conduire délivré sur la base d'un tel examen. Tout permis comportant cette mention ne pourra être utilisé que pour la conduite d'un véhicule équipé d'un changement de vitesse automatique.

- 8.1.2 Véhicules sur lesquels les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements seront passées

Catégorie A :

- sous-catégorie motocycles d'une cylindrée maximale de 400 cm³ ou d'une puissance maximale de 35 KW : motocycle d'une puissance minimale de 20 KW ou d'une cylindrée minimale de 240 cm³ et d'une masse minimale de 120 Kilogrammes.
- sous-catégorie motocycles d'une cylindrée supérieure à 400 cm³ ou d'une puissance supérieure à 35 KW : motocycle d'une cylindrée minimale de 600 cm³.
- sous-catégorie facultative motocycles légers : motocycle d'une cylindrée minimale de 80 cm³.

Catégorie B : véhicules de la catégorie B à 4 roues et devant atteindre la vitesse d'au moins 100 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative tricycle et quadricycle :

tricycle ou quadricycle devant atteindre la vitesse de 60 kilomètres à l'heure.

Catégorie C : véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 11.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative pour le permis C limité :

véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 4.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80-kilomètres à l'heure.

Catégorie D : véhicule de la catégorie D dont la longueur ne sera pas inférieure à 9 mètres et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégorie facultative pour le permis D limité :

véhicule de la catégorie D et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Catégorie E : sous-catégories obligatoires

B + E : ensemble d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kilogrammes composé d'un véhicule de la catégorie B et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 100 kilomètres à l'heure ;

C + E : soit

- véhicule articulé dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 21.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure, ou
- ensemble composé d'un véhicule de la catégorie C et d'une remorque à au moins deux essieux d'un empattement d'au moins 4 mètres et dont l'un au moins doit être un essieu directeur, dont la masse maximale autorisée de l'ensemble couplé ne sera pas inférieure à 21.000 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure ;

D + E : ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

Sous-catégories facultatives :

C + E : ensemble composé d'un véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 4.000 kilogrammes et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 2.000 kilogrammes. La longueur de l'ensemble couplé ne sera pas inférieure à 6 mètres. Il devra atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

D + E : ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne sera pas inférieure à 1.250 kilogrammes et devant atteindre la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

8.2 Aptitudes et comportement qui seront testés lors de l'épreuve
Les dispositions suivantes ne valent que pour autant qu'elles
sont compatibles avec les caractéristiques du véhicule.

8.2.1 Préparation du véhicule

Les candidats devront montrer qu'ils sont capables de se
préparer à une conduite sûre en satisfaisant obligatoire-
ment aux prescriptions suivantes qui se réfèrent au sous-para-
graphe 3.1 de la présente annexe.

points 3.1.2, 3.1.3 (en ce qui concerne la ceinture de
sécurité, seulement si la législation exige le port de
celle-ci), 3.1.4.

8.2.2 Maîtrise technique du véhicule

Les candidats devront montrer qu'ils sont aptes à utiliser
les commandes du véhicule en satisfaisant obligatoirement
à l'exécution des opérations et manoeuvres suivantes qui se
réfèrent au sous-paragraphe 3.2 de la présente annexe.

points 3.2.1 (démarrage sur le plat et si possible en montée),
3.2.2, 3.2.3 et 3.2.6 (sauf utilisation de la capacité maxi-
male de freinage du véhicule qui est traitée au point 10.1.1
ci-après).

Les manoeuvres énoncées aux points 3.2.4, 3.2.5 et 3.2.7
seront testées par sondage (deux manoeuvres au moins sur
les trois points réunis dont une comportant une marche arrière).
Les manoeuvres prévues au point 3.2.5 pourront ne pas être
testées pour les catégories de véhicules C, D et E. Les can-
didats à l'obtention d'un permis pour ces dernières catégories
devront obligatoirement effectuer une marche arrière en dé-
crivant une courbe dont le tracé sera laissé à l'initiative
des Etats membres.

./...

8.2.3 Comportements en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes qui se réfèrent au paragraphe 4 de la présente annexe dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises.

points 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.9 et 4.2.10 ainsi que les opérations prévues aux points 4.2.6, 4.2.7 et 4.2.8 si l'occasion en est donnée.

8.3 Dispositions spécifiques concernant les catégories A, C, D et E. Les candidats à la conduite des véhicules des catégories A, C, D et E devront obligatoirement effectuer, outre les opérations ci-dessus, celles qui se réfèrent au paragraphe 5 de la présente annexe et qui sont énumérées ci-après.

8.3.1 Catégorie A

points 5.1.2 (débéquiller la moto et éventuellement la déplacer sans l'aide du moteur en marchant à côté), 5.1.3 et 5.1.6. L'ajustement du casque sera vérifié si la législation exige le port de celui-ci. Les vérifications énoncées au point 5.1.1 seront effectuées de façon aléatoire. La conservation de l'équilibre (point 5.1.5) sera obligatoirement testée à diverses vitesses, y compris à faible allure, et dans diverses situations de conduite, sauf le transport de passagers qui est traité au point 9.1.2.1.

8.3.2 Catégories C.D.E

points 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10 et 5.2.11

8.3.3 Catégorie D

point 5.5.3

9. Epreuve de contrôle des connaissances ou épreuve de contrôles des aptitudes et des comportements

9.1 Les aptitudes et comportements des candidats dans les domaines ci-après seront obligatoirement testés, mais il est laissé à l'initiative des Etats membres de fixer s'ils doivent l'être au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances ou au cours de celle de contrôle des aptitudes et des comportements.

9.1.1 Toutes catégories

9.1.1.1 vérifications de façon aléatoire de l'état des pneus, des feux, des catadioptrés, du système de direction, de freins, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore.

9.1.1.2 précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule.

9.1.2 Catégorie A

9.1.2.1 conservation de l'équilibre lors du transport d'un passager

9.1.3 Catégories C.D.E

9.1.3.1 utilisation du chronotachygraphe

9.1.4 Catégorie C + E

9.1.4.1 attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et son dételage de celui-ci

9.1.4.2 sécurité du chargement du véhicule

9.2 La lecture d'une carte routière pourra être testée soit au cours de l'épreuve de contrôle des connaissances soit au cours de celle de contrôle des aptitudes et des comportements.

./..

10. Epreuve facultative de contrôle des aptitudes et des comportements

Les aptitudes et comportements des candidats dans les domaines ci-après pourront être testés au cours de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

10.1 Toutes catégories

10.1.1 utilisation de la capacité maximale de freinage du véhicule

10.2 Catégorie A

10.2.1 demi-tour en U

11. Evaluation de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

Lors de chacune des situations de conduite, l'évaluation portera sur l'aisance du candidat à manier les différentes commandes du véhicule et la maîtrise dont il fera preuve pour s'insérer dans la circulation en toute sécurité.

Tout au long de l'épreuve, l'examineur devra éprouver une impression de sécurité. Les erreurs de conduite ou un comportement dangereux mettant en cause la sécurité immédiate du véhicule d'examen, de ses passagers ou des autres usagers de la route, ayant nécessité ou non l'intervention de l'examineur ou de l'accompagnateur, seront sanctionnées par un échec. L'examineur sera toutefois libre de décider s'il convient de mener ou non l'examen pratique à son terme.

./..

12. Durée de l'examen

La durée de l'examen et la distance à parcourir doivent être suffisantes pour l'évaluation des aptitudes et comportements prescrite aux paragraphes 8 et 9 ci-dessus.

Le temps minimum de conduite consacré au contrôle des comportements ne devra en aucun cas être inférieur à : 25 minutes pour les catégories A et B et 45 minutes pour les autres catégories.

13. Lieu de l'examen

La partie de l'examen destinée à évaluer la maîtrise technique du véhicule pourra se dérouler sur un terrain spécial. Celle destinée à évaluer les comportements en circulation aura lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes, ainsi que sur les voies urbaines, celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer.

Il est souhaitable que l'examen puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic.

./...

ANNEXE III

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

DÉFINITIONS

1. Aux fins de la présente annexe, les conducteurs sont classés en deux groupes :
 - 1.1. groupe 1 : conducteurs de véhicules des catégories A et B et de la sous-catégorie B + E,
 - 1.2. groupe 2 : conducteurs de véhicules des catégories C et D et des autres sous-catégories de la catégorie E.
 - 1.3. La législation nationale pourra prévoir des dispositions en vue d'appliquer aux conducteurs de véhicules relevant de la catégorie B, et utilisant leur permis de conduire dans un but professionnel (taxis, ambulances etc.), les dispositions prévues par la présente annexe pour les conducteurs du groupe 2.
2. Par analogie, les candidats à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire sont classés dans le groupe auquel ils appartiendront une fois le permis délivré ou renouvelé.

EXAMENS MÉDICAUX

3. Groupe 1 : les candidats doivent faire l'objet d'un examen médical s'il apparaît, lors de l'accomplissement des formalités requises, ou au cours des épreuves qu'ils sont tenus de subir avant d'obtenir un permis, qu'ils sont atteints d'une ou plusieurs des incapacités mentionnées dans la présente annexe.

Les candidats à la délivrance d'un permis de conduire et les conducteurs ayant 75 ans révolus doivent subir des examens médicaux périodiques qui seront prescrits par la législation nationale.

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 qui seront prescrits par la législation nationale.
5. Les Etats membres pourront exiger, lors de la délivrance d'un permis de conduire, des normes plus sévères que celles mentionnées dans la présente annexe.

VISION

6. Tout candidat à un permis de conduire devra subir les investigations appropriées pour s'assurer qu'il a une acuité visuelle compatible avec la conduite des véhicules à moteur. S'il y a une raison de douter que le candidat n'a pas une vision adéquate, il devra être examiné par une autorité médicale compétente. Lors de cet examen, l'attention devra porter notamment sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire et les maladies oculaires progressives.

Les lentilles intra-oculaires ne sont pas à considérer comme des verres correcteurs aux fins de la présente annexe.

Groupe 1 :

- 6.1. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,6 en utilisant les deux yeux ensemble. Le permis de conduire ne doit être ni délivré, ni renouvelé s'il s'avère, lors de l'examen médical, que le champ visuel est inférieur à 120° sur le plan horizontal ou que l'intéressé est atteint d'une autre affection de la vue de nature à mettre en cause la sûreté de sa conduite. Si une maladie oculaire progressive est décelée ou déclarée, le permis de conduire pourra être délivré ou renouvelé sous réserve d'un examen périodique pratiqué par une autorité médicale compétente.

- 6.2. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un oeil ou qui utilise seulement un oeil, par exemple en cas de diplopie, doit avoir une acuité visuelle d'au moins 0,6 avec correction optique s'il y a lieu. L'autorité médicale compétente devra certifier que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté, et que le champ de vision de cet oeil est normal.

Groupe 2 :

- 6.3. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle des deux yeux, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,8 pour l'oeil le meilleur et d'au moins 0,5 pour l'oeil le moins bon. Si les valeurs de 0,8 et 0,5 sont atteintes par correction optique, il faut que l'acuité non corrigée de chacun des deux yeux atteigne 0,05, ou que la correction de l'acuité minimale (0,8 et 0,5) soit obtenue à l'aide de verres de lunettes dont la puissance ne peut excéder plus ou moins 4 dioptries, ou à l'aide de lentilles de contact (vision non corrigée = 0,05). La correction doit être bien tolérée. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé si le candidat ou le conducteur n'a pas un champ visuel normal ou s'il est atteint de diplopie.

AUDITION

7. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur du groupe 2 si son audition est déficiente à un point tel qu'il en est gêné dans l'accomplissement de ses tâches.

HANDICAPÉS DE L'APPAREIL LOCOMOTEUR

8. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'affections ou d'anomalies du système locomoteur, rendant dangereuse la conduite d'un véhicule à moteur.

Groupe 1 :

- 8.1. Un permis de conduire avec condition restrictive s'il y a lieu peut être délivré, après avis d'une autorité médicale compétente, à tout candidat ou conducteur physiquement handicapé. Cet avis doit reposer sur une évaluation médicale de l'affection ou de l'anomalie en cause et, si besoin est, sur un test pratique; il doit être complété par l'indication du type d'aménagement dont le véhicule doit être pourvu, ainsi que par la mention de la nécessité ou non du port d'un appareillage orthopédique, dans la mesure où l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements démontre qu'avec ces dispositifs, la conduite n'est pas dangereuse.
- 8.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat atteint d'une affection évolutive sous réserve qu'il soit soumis à des contrôles périodiques en vue de vérifier que l'intéressé est toujours capable de conduire son véhicule en toute sécurité.

Un permis de conduire sans contrôle médical régulier peut être délivré ou renouvelé, dès lors que le handicap est stabilisé.

Groupe 2 :

- 8.3. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

AFFECTIONS CARDIO-VASCULAIRES

9. Les affections pouvant exposer tout candidat ou conducteur à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire à une défaillance subite de son système cardio-vasculaire de nature à provoquer une altération subite des fonctions cérébrales, constituent un danger pour la sécurité routière.

Groupe 1 :

- 9.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat atteint de troubles graves du rythme.

- 9.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur porteur d'un stimulateur cardiaque, sous réserve d'un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier.
- 9.3. La délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire à tout candidat ou conducteur atteint d'anomalies de la tension artérielle sera apprécié en fonction des autres données de l'examen, des complications éventuelles associées, et du danger qu'elles peuvent constituer pour la sécurité de la circulation.
- 9.4. D'une manière générale, le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'angor survenant au repos ou à l'émotion. La délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire à tout candidat ou conducteur ayant présenté un infarctus du myocarde est subordonné à un avis médical autorisé et, si nécessaire, à un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

- 9.5. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

DIABÈTE SUCRE

10. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'un diabète sucré, sous réserve d'un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier approprié à chaque cas.

Groupe 2 :

- 10.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur de ce groupe atteint d'un diabète sucré nécessitant un traitement à l'insuline, sauf cas très exceptionnels dûment justifiés par un avis médical autorisé et sous réserve d'un contrôle médical régulier.

MALADIES NEUROLOGIQUES

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

A cet effet, les troubles neurologiques dus à des affections, des opérations du système nerveux central ou périphérique, extériorisés par des signes moteurs sensitifs, sensoriels, trophiques, perturbant l'équilibre et la coordination, seront envisagés en fonction des possibilités fonctionnelles et de leur évolutivité. La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire pourra être, dans ces cas, subordonné à des examens périodiques en cas de risque d'aggravation.

12. Les crises d'épilepsie et les autres perturbations brutales de l'état de conscience constituent un danger grave pour la sécurité routière lorsqu'elles surviennent lors de la conduite d'un véhicule à moteur.

Groupe 1 :

- 12.1. Un permis peut être délivré ou renouvelé, sous réserve d'un examen effectué par une autorité médicale compétente et d'un contrôle médical régulier. Celle-ci jugera de la réalité de l'épilepsie ou d'autres troubles de la conscience, de sa forme et de son évolution clinique (pas de crises depuis deux ans par exemple), du traitement suivi et des résultats thérapeutiques.

Groupe 2 :

- 12.2. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur présentant, ou susceptible de présenter, des crises d'épilepsie ou d'autres perturbations brutales de l'état de conscience.

TROUBLES MENTAUX

Groupe 1 :

13.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur :

- atteint de troubles mentaux graves congénitaux ou acquis par maladies, traumatismes ou interventions neuro-chirurgicales;
- atteint d'arriération mentale grave;
- atteint de troubles comportementaux graves de la senescence ou de troubles graves de la capacité de jugement et d'adaptation liés à la personnalité

sauf si la demande est appuyée par un avis médical autorisé et sous réserve, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

13.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

ALCOOL

14. La consommation d'alcool constitue un danger important pour la sécurité routière. Compte tenu de la gravité du problème, une grande vigilance s'impose au plan médical.

Groupe 1 :

14.1. Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool, ou qui ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool.

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

Groupe 2 :

- 14.4. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules qui entrent dans la définition de ce groupe.

DROGUES ET MÉDICAMENTS

15. Abus :

Le permis de conduire ne doit être ni délivré ni renouvelé à tout candidat ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de substances à action psychotrope, quelle que soit la catégorie de permis sollicitée.

Consommation régulière :

Groupe 1 :

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

Groupe 2 :

- 15.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules sur lesquels porte la définition de ce groupe.

AFFECTIONS RÉNALES

Groupe 1 :

- 16.1. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur souffrant d'insuffisance rénale grave, sous réserve d'un avis médical autorisé et à condition que l'intéressé soit soumis à des contrôles médicaux périodiques.

Groupe 2 :

- 16.2. Le permis de conduire ne doit être, ni délivré, ni renouvelé à tout candidat ou conducteur, souffrant d'insuffisance rénale grave irréversible, sauf cas exceptionnels dûment justifiés par un avis médical autorisé et d'un contrôle médical régulier.

DISPOSITIONS DIVERSES

Groupe 1 :

- 17.1. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur ayant subi une transplantation d'organe ou un implant artificiel ayant une incidence sur l'aptitude à la conduite, sous réserve d'un avis médical autorisé et, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

Groupe 2 :

- 17.2. L'autorité médicale compétente tiendra dûment compte des risques et dangers additionnels liés à la conduite des véhicules sur lesquels porte la définition de ce groupe.
18. En règle générale, le permis de conduire ne doit être ni délivré, ni renouvelé à tout candidat ou conducteur atteint d'une affection non mentionnée dans les paragraphes précédents, susceptible de constituer ou d'entraîner une incapacité fonctionnelle de nature à compromettre la sécurité routière lors de la conduite d'un véhicule à moteur, sauf si la demande est approuvée par un avis médical autorisé et sous réserve, si besoin est, d'un contrôle médical régulier.

FICHE DE COMMUNICATION

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

"Proposition de directive relative au permis de conduire"

1. Personnes ou groupes de personnes concernés

Tous les titulaires d'un permis de conduire et les candidats à la délivrance d'un permis.

Les administrations nationales à cause des réformes administratives nécessaires.

Les professionnels chargés de l'apprentissage de la conduite.

2. Préparation de la proposition

a) Caractère novateur

Dans le cadre de l'Europe des citoyens, la proposition vise à améliorer la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite. La directive de 1980 ayant instauré le permis de conduire communautaire s'est avérée insuffisante sur ce point, notamment en établissant l'obligation d'échange du permis du titulaire qui acquérait une résidence normale dans un autre Etat membre.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Elle maintient cependant la faculté d'échange à la demande du titulaire.

En outre, en vue d'une amélioration de la sécurité routière, le programme d'examen n'est plus une simple énumération de matières à retenir. On définit les objectifs à atteindre en matière de formation des conducteurs. C'est en fonction de ces objectifs que l'on fixe le programme d'examen.

b) Consultations effectuées par les services de la Commission

- Organisme privé chargé d'études sur la sécurité routière,
- experts gouvernementaux.

3. Actions d'informations suggérées

Communiqué de presse.

Historical Archives of the European Commission

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

Le présent projet a pour objet d'augmenter la sécurité routière et de faciliter la libre circulation des personnes dans les Etats membres.

II. Caractéristiques des entreprises concernées.

1. Les entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un Etat membre autre que celui qui a délivré leur permis de conduire.
2. Les auto-écoles chargées de l'apprentissage de la conduite des candidats au permis de conduire.
3. Les entreprises de transport.

III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises ?

les auto-écoles doivent baser leur programme de formation à la conduite sur les objectifs définis dans la Directive (annexe II).

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales ?

Voir III. Il ne semble pas en principe qu' des obligations spécifiques puissent être imposées aux entreprises via les autorités locales.

V. Y-a-t-il des mesures spéciales pour les P.M.E. ?

Non.

VI. Quel est l'effet prévisible ?

1. L'ensemble des entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un autre Etat membre, verront faciliter davantage par rapport à la situation présente la libre circulation de leurs employés à l'intérieur de la Communauté par le fait de la suppression de l'obligation d'échange prévue dans la directive 80/1263/CEE (voir exposé des motifs ad art. 10 et 1er et 9e considérants)

2. On peut prévoir dans certains Etats membres une augmentation du nombre des candidats à l'apprentissage de la conduite due à l'extension du programme de formation en application de l'annexe II de la directive puisque celle-ci prévoit des prescriptions spécifiques d'examen pour chaque catégorie de véhicules (à titre d'exemple, à partir de l'entrée en vigueur de la directive, quelques Etats membres dont le système n'exigeait pas certains permis spécifiques pour certaines catégories de véhicules - pour des motocyclettes; C et D pour certains types de camions et bus - devront les instaurer et par conséquent une formation spécifique sera nécessaire).

Ce fait pourrait donner des résultats favorables au niveau de l'emploi dans les auto-écoles de certains Etats membres.

3. En ce qui concerne les entreprises de transport l'impact sur la compétitivité et l'emploi sera négligeable puisque la proposition de directive ne modifie pas la situation existante pour les conducteurs professionnels, et que l'accès à la profession de conducteur continue à être régie par le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20.12.1985).

L'harmonisation des catégories de véhicules établie par la proposition de directive (en supprimant la possibilité de dérogation que permet la directive existante) et la création de sous-catégories facultatives, notamment les permis C et D limités, supposeront un meilleur niveau de professionnalisme sans modification sur le niveau de l'emploi.

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ?

Non.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(88) 705 endg.

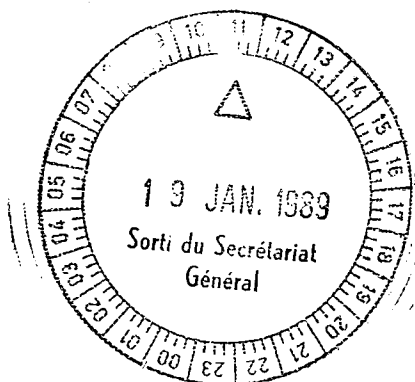
REVIDIERTE FASSUNG

Brüssel, den 13. Januar 1989

Vorschlag für eine RICHTLINIE DES RATES

Über den Führerschein

(Von der Kommission vorgelegt)



BEGRÜNDUNG

Allgemeines

1. Im Rahmen eines Aktionsprogramms der Gemeinschaft für die Sicherheit im Strassenverkehr übermittelte die Kommission dem Rat 1972 einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Harmonisierung der Vorschriften betreffend die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (1).

Dieser Vorschlag wurde 1976 aufgrund der Stellungnahmen des Europäischen Parlaments von 1974 (2) und des Wirtschafts- und Sozialausschusses von 1973 (3) sowie insbesondere des Übereinkommens über die Mindestanforderungen für die Erteilung und die Gültigkeit von Führerscheinen (APC) vom 1. April 1975 der Genfer UN-Wirtschaftskommission für Europa geändert (4).

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuss gaben zu diesem geänderten Vorschlag im selben Jahr neue Stellungnahmen (5) und (6) ab.

2. Der Rat billigte auf seiner Tagung vom 4. September 1980 den Vorschlag als "Erste Richtlinie des Rates vom 4. Dezember 1980 zur Einführung eines EG-Führerscheins 80/1263/EWG" (7).

(1) AB1. Nr. C 119 vom 16.11.1972, S. 1.

(2) AB1. Nr. C 55 vom 13.5.1974, S. 4.

(3) AB1. Nr. C 60 vom 26.7.1973, S. 1.

(4) AB1. Nr. C 8 vom 13.1.1976, S. 2.

(5) AB1. Nr. C 238 vom 11.10.1976, S. 43.

(6) AB1. Nr. C 97 vom 23.08.1976, S. 32.

(7) AB1. Nr. L 375 vom 31.12.1980, S. 1.

Diese Richtlinie, die im wesentlichen am 1. Januar 1983 in Kraft getreten ist, sieht hauptsächlich vor, dass in einem Mitgliedstaat ausgestellte Führerscheine, deren Inhaber ihren gewöhnlichen Wohnsitz nach einem anderen Mitgliedstaat verlegen, dort längstens ein Jahr gültig bleiben und innerhalb dieser Frist gegen einen Führerschein des zweiten Staates umzutauschen sind. Die Richtlinie führt ausserdem vom 1. Januar 1986 an ein EG-Muster für den Führerschein ein, das sich an das im Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr festgelegte anlehnt (1). Diese Grundsätze der gegenseitigen Anerkennung und des Umtauschs gehen mit Rechtsvorschriften für die Ausstellung der Führerscheine einher: Bestehen einer praktischen und theoretischen Prüfung und Erfüllung ärztlicher Mindestanforderungen, die vollständig aus dem bereits genannten APC übernommen wurden.

3. Zwischen den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften bestehen manchmal jedoch grosse Unterschiede in den Fahrzeugklassen, dem für die Erteilung einer Fahrerlaubnis verlangten Mindestalter und deren Gültigkeitsdauer sowie in der theoretischen und praktischen Ausbildung. Diese Unterschiede erklären sich teilweise durch die Ausnahmemöglichkeiten in der bisherigen Richtlinie. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Klassen der Mitgliedstaaten konnten bei der Festlegung der Äquivalenzen zwischen den Führerscheinen verringert werden. Das Fortbestehen dieser unterschiedlichen Systeme erleichtert es aber nicht, beispielsweise die Führerscheine zu überprüfen.
4. Diese Schwierigkeiten waren bei der Verabschiedung der ersten Richtlinie keineswegs unbekannt, da in einer zweiten Etappe
 - die Fahrzeugklassen (Artikel 3),
 - die Gültigkeitsdauer der Führerscheine (Artikel 7) und
 - die Vorschriften für die Fahrprüfungen und die Ausstellung des Führerscheins (Artikel 10)festgelegt werden sollen.
5. Ausserdem steht im Arbeitsprogramm der Kommission für 1985, dass sie einen Vorschlag ausarbeiten wird, nach dem der Führerschein, unabhängig davon, in welchem Land der Inhaber seinen Wohnsitz hat, anerkannt werden soll. Diese Anerkennung fügt sich ein in die Massnahmen, welche die Kommission für das "Europa der Bürger" vorschlägt.

(1) Schlussakte des Übereinkommens über den Strassenverkehr, das die Konferenz der Vereinten Nationen über den Strassenverkehr im November 1968 in Wien ausgearbeitet hat.

6. Aufgrund dieser Verpflichtungen schlägt die Kommission vor, die Richtlinie 80/1263/EWG durch die vorliegende Richtlinie abzulösen und somit die Freizügigkeit der Bürger zu erleichtern und zugleich die Sicherheit im Strassenverkehr zu verbessern.

B. Besondere Überlegungen

- I. Folgende Verweise beziehen sich auf die Artikel der neuen Richtlinie.

Zu Artikel 1

Die Neufassung enthält wesentliche Änderungen:

In Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 80/1263/EWG wird die Angabe, dass der Führerschein nach dem EG-Modell vorbehaltlich des Artikels 8 gilt (der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins muss diesen umtauschen, wenn er seinen ordentlichen Wohnsitz nach einem anderen Mitgliedstaat verlegt) gestrichen, da im neuen Richtlinienentwurf die gegenseitige Anerkennung ohne Umtauschpflicht festgelegt ist.

Zu Artikel 2

In diesem neuen Artikel wird der Begriff "ordentlicher Wohnsitz", wie er im Sinne von Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) und Artikel 10 verwendet wird, festgelegt.

Nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) setzt die Ausstellung des Führerscheins voraus, dass der Antragsteller seinen "ordentlichen Wohnsitz" im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, hat. Auch nach Artikel 10 hängt die Möglichkeit eines Umtauschs auf Antrag des Führerscheininhabers von der Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes ab.

Mit dieser Definition sollen die Schwierigkeiten mit der Auslegung des Begriffs "ordentlicher Wohnsitz" bei der Umsetzung der Richtlinie 80/1263/EWG ausgeräumt werden.

Zu Artikel 4

Der Ausdruck "Gewicht" wurde aufgrund der Richtlinie 80/181/EWG des Rates vom 20. Dezember 1979 (1) durch "Masse" ersetzt.

In Absatz 1 wurden die Begriffsbestimmungen gegenüber dem bereits genannten Wiener Übereinkommen etwas geändert, um einige Unklarheiten zu beseitigen.

In Absatz 3 wurden Unterklassen eingeführt, die sich aus der Begriffsbestimmung für die Klasse E ergeben. Da für diese Klassen und Unterklassen keine Ausnahmen vorgesehen sind, werden die bisherigen Unterschiede wegfallen; drei Mitgliedstaaten haben andere Klassen als nach dem bisherigen Artikel 3.

In Absatz 4 werden Unterklassen eingeführt, um die jüngste Entwicklung bei der Klasse A zu berücksichtigen. Sie wird in zwei Unterklassen mit einemraum bis bzw. über 40 cm³ unterteilt. Außerdem wird eine fakultative Unterklasse für Leichtkrafträder geschaffen.

Eine schrittweise Ausbildung und damit ein stufenweiser Zugang zu Fahrzeugen mit großem Hubraum soll die Zahl der oft tödlichen Unfälle junger Kraftradfahrer verringern. In der Klasse A gibt es heute in mehreren Mitgliedstaaten Unterklassen, deren Einführung auch andere Mitgliedstaaten beabsichtigen.

In Absatz 5 werden fakultative Unterklassen geschaffen, um bestehenden Verhältnissen Rechnung zu tragen. In einem neuen Artikel wird vorgeschrieben, nach fünf Jahren zu prüfen, ob diese Unterklassen allgemein eingeführt werden sollen oder aufgehoben werden können. Mit diesen Unterklassen werden folgende Ziele angestrebt :

Klasse B

Für vierrädrige und dreirädrige Fahrzeuge (die letzteren wurden von der Klasse A in die Klasse B übernommen) ist eine Unterklasse vorgesehen. Es wäre etwas Künstliches, wollte man diese zumindest in bestimmten Mitgliedstaaten immer mehr verwendeten Kleinstwagen in die Klasse der Krafträder einbeziehen. Es soll vermieden werden, dass die oft älteren Bewerber um eine Fahrerlaubnis für solche Fahrzeuge ihre Prüfung auf einem gewöhnlichen Fahrzeug der Klasse B oder gar auf einem Kraftrad ablegen müssen.

(1) AB1 Nr. L 39 vom 15.2.1980, S. 40.

Unterklasse C

Diese Unterklasse beruht auf der Regelung einiger Mitgliedstaaten, dass ein Führerschein, der einem Führerschein der Klasse B gleichgestellt ist, zum Führen von Fahrzeugen mit einer Masse von nicht mehr als 7.500 kg berechtigt. Da dieser Sachverhalt die Herausbildung eines grossen Bestandes leichter Nutzfahrzeuge begünstigt hat, dürfte es zweckmässig sein, eine besondere Prüfung mit einem Prüfungsfahrzeug einzuführen, an das geringere Anforderungen gestellt werden als an das Fahrzeug für die gesamte Klasse C.

Unterklasse D

Diese Unterklasse soll für die in bestimmten Mitgliedstaaten weit verbreiteten Kleinbusse gelten.

Unterklassen C + E und D + E

Diese Unterklassen beruhen auf den beabsichtigten Unterklassen innerhalb der Unterklassen C und D.

Absatz 5 übernimmt die Begriffsbestimmungen von Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 80/1263/EWG, ausgenommen diejenige für Krafträder, die so geändert wurde, dass dreirädrige Fahrzeuge ausgeschlossen sind. Die Begriffsbestimmungen für drei- und vierrädrige Fahrzeuge sind in einem neuen Unterabsatz enthalten.

Absatz 6 enthält eine Abweichung von den Geschwindigkeiten für Krafträder, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge, die bereits im bisherigen Artikel 9 enthalten sind. Sie wird aus den Begriffsbestimmungen des bereits erwähnten Wiener Übereinkommens übernommen.

Zu Artikel 5

Dieser Artikel behandelt Führerscheine für Körperbehinderte.

Absatz 1 übernimmt die Bestimmungen von Anhang III der Richtlinie 80/1263/EWG.

In Absatz 2 ist vorgesehen, dass diese Bewerber die praktische Prüfung auf einem ihren körperlichen Behinderungen angepassten Fahrzeug ablegen können, wobei der Führerschein jedoch nur für gleichermassen angepasste Fahrzeuge gilt.

Zu Artikel 6

Absatz 1

Buchstabe a) macht die Ausstellung eines Führerscheins der Klassen C und D davon abhängig, dass der Bewerber einen Führerschein der Klasse B besitzt. Diese Vorschrift, die es bereits in mehreren Mitgliedstaaten gibt, wird auch von der UN-Wirtschaftskommission für Europa angestrebt.

Absatz 2

In Buchstabe a) ist vorgesehen, dass die für die Unterklassen C + E und D + E ausgestellten Führerscheine zum Führen von Fahrzeugen der Unterklasse B + E berechtigen, da nur Inhaber eines Führerscheins der Klasse B einen Führerschein der Klassen C und D erwerben können.

In Buchstabe b) ist vorgesehen, dass der Führerschein der Klasse C + E zum Führen von Fahrzeugen der Unterklasse D + E berechtigt, sofern der Inhaber einen Führerschein der Klasse D besitzt. Die Berechtigung für die Unterklasse C + E und die Klasse D kann gefahrlos ohne Prüfung auf die Unterklasse D + E ausgedehnt werden.

Absatz 3

Diese Möglichkeiten gibt es derzeit in zwei Mitgliedstaaten und gelten nur auf einzelstaatlicher Ebene. Grundsätzlich ist eine solche Berechtigung nicht auf einen umgetauschten Führerschein übertragbar, wenn der betreffende Mitgliedstaat sie nicht anerkennt. Jeder Mitgliedstaat kann übrigens das Führen eines beliebigen Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet untersagen, wenn der Fahrer die entsprechende Prüfung nicht bestanden hat.

Zu Artikel 7

Die in Artikel 5 der Richtlinie 80/1263/EWG jedem Mitgliedstaat gebotene Möglichkeit, das Mindestalter festzusetzen, ab dem der Führerschein ausgestellt werden kann, ist mit Nachteilen verbunden und kann in bestimmten Fällen die Freizügigkeit der Fahrer behindern. Daher wird vorgeschlagen, für die Klassen A und B und die Unterklasse B + E festzusetzen, ab welchem Mindestalter der Führerschein ausgestellt werden kann, und für die sonstigen Klassen und Unterklassen auf die Bestimmungen, die aus der Sozialverordnung über den Strassenverkehr (1) übernommen wurden, zu verweisen.

(1) Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr (ABl Nr. L 370 vom 31.12.1985, S. 1).

Zu Artikel 8

In Absatz 1 wird Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben a) und b) der Richtlinie 80/1263/EWG übernommen.

Im neuen Absatz 3 wird festgelegt, dass die innerstaatlichen Vorschriften für die Entziehung des Führerscheins für Fahrer gelten sollen, welche die Mindestanforderungen an die Kenntnisse und die Tauglichkeit im Sinne der Anhänge II und III nicht mehr erfüllen. Diese ergänzende Vorschrift beruht teilweise auf dem bereits genannten Wiener Übereinkommen und ersetzt Punkt 27 des Anhangs III. In den Absätzen 4 und 5 werden die geänderten "sonstigen Bestimmungen" des Anhangs III übernommen.

Zu Artikel 9

In diesem Artikel wird Artikel 7 der Richtlinie 80/1263/EWG übernommen.

Zu Artikel 10

Anders als Artikel 9 der Richtlinie 80/1263/EWG beruht dieser Artikel auf dem Grundsatz, dass es bei einer Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes von einem Mitgliedstaat nach einem anderen keine Umtauschpflicht mehr gibt. Gleichwohl ist darin vorgesehen, dass die Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins, die in einem anderen Mitgliedstaat ihren ordentlichen Wohnsitz begründen und einen Führerschein des Wohnsitzstaates vorziehen, den Umtausch ihres Führerscheins gegen einen Führerschein beantragen können, den der Staat, in dem sie ihren neuen ordentlichen Wohnsitz begründen, ausstellt.

Zu Artikel 11

In diesem Artikel wird die Möglichkeit beibehalten, Äquivalenzen zwischen den Führerscheinen für die fakultativen Unterklassen festzulegen.

Zu Artikel 12

Nach diesem neuen Artikel sollen die Verhältnisse bei den fakultativen Unterklassen, wie bereits in den Bemerkungen zu Artikel 4 dargelegt, fünf Jahre nach der Durchführung der Richtlinie überprüft werden.

Zu Artikel 13

Hier wird ein Übergangszeitraum von drei Jahren nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie vorgeschlagen, damit die zu diesem Zeitpunkt benutzten Prüfungsfahrzeuge während dieses Zeitraums verwendet werden können. Diese Bestimmung betrifft selbstverständlich nicht Fahrzeuge, die den Kriterien in Anhang II Ziffer 8.1.2. entsprechen.

Zu Artikel 14

Da die bereits erwähnte Sozialverordnung für den Strassenverkehr unmittelbar in den Mitgliedstaaten gilt, kann für die Anwendung der Richtlinie in den Fällen, in denen Beförderungen im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b), c), d)ii und iii der Richtlinie in den Geltungsbereich der vorgenannten Verordnung fallen, keine Vorschrift für das Mindestalter, ab dem die Fahrerlaubnis erteilt werden kann, erlassen werden.

Zu Artikel 15

Wegen der umfangreichen Änderungsvorschläge wird es aus Gründen der Klarheit als zweckmässig erachtet, die Richtlinie 80/1263/EWG aufzuheben und durch diese Richtlinie zu ersetzen.

Zu Artikel 16

Keine Bemerkungen.

II. Zu Anhang I

Bei den vorgeschlagenen Änderungen handelt es sich um die Aufnahme des spanischen und portugiesischen Ausdrucks für "Führerschein" in das Deckblatt und um die Änderungen der Begriffsbestimmungen der verschiedenen Fahrzeugklassen, um sie mit denen des Artikels 4 der Richtlinie in Einklang zu bringen.

Die in Anhang I der Richtlinie 80/1263/EWG vorgesehene Möglichkeit, das Ausstellungsdatum entfallen zu lassen, wird aufgehoben.

Zu Anhang II

Die Fahrprüfung fügt sich in die Entwicklung ein, die den Bewerber um eine Fahrerlaubnis für ein Kraftfahrzeug von der Ausbildung bis zum sicheren Fahren führen soll. Nach Ansicht der Sachverständigen, die an der

Ausarbeitung dieses Vorschlags mitgewirkt haben, ist die Ausbildung das wichtigste Stadium dieser Entwicklung. In der Prüfung kann vor allem festgestellt werden, ob das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs die Eignung des Bewerbers nicht übersteigt und ob dieser zu verkehrsgerechtem Verhalten und verantwortungsbewusstem Handeln in der Lage ist.

Es ist jedoch nicht möglich, auf Gemeinschaftsebene einen einzigen Ausbildungsrahmen festzusetzen, da die Fahrprüfung in einigen Mitgliedstaaten frei zugänglich ist, ohne dass eine Fahrschule besucht werden müsste. Gleichwohl dürfte es zweckmässig sein, nicht nur einfach Prüfungsgebiete aufzuzählen, ohne den Zusammenhang zu beachten, in dem die Prüfung stattfindet, sondern auch festzulegen, welche Voraussetzungen jeder Kraftfahrer erfüllen muss, damit er ein Kraftfahrzeug sicher führen kann. Diese Voraussetzungen, d.h. körperliche Eignung, Kenntnis und Fähigkeit zur Anwendung der Verkehrsvorschriften, sollten selbstverständlich jedem Fahrausbildungsprogramm zugrunde liegen. Die ersteren werden bei der Prüfung der Eignung und der Verhaltensweisen, die letzteren bei der Prüfung der Kenntnisse bewertet.

Der Inhalt der vorgenannten Prüfungen beachtet die Mindestanforderungen des bereits genannten APC von 1975, berücksichtigt aber auch bestimmte Anforderungen der seither erlassenen Gemeinschaftsregelung.

Die Minstdauer der Fahrprüfung wurde erheblich heraufgesetzt und nach den Fahrzeugklassen A und B bzw. den übrigen Klassen differenziert.

In dem neuen Anhang werden auch die Prüfungsfahrzeuge für jede Klasse und Unterklasse festgelegt; der heutige Anhang II ist auf die Klassen C, D und E begrenzt. Die Mindestmasse des Prüfungsfahrzeugs der Klasse C wurde auf 11.000 kg heraufgesetzt. Für die Klasse D wird vorgeschlagen, das nicht repräsentative Kriterium der Sitzplatzzahl aufzuheben und die Länge des Prüffahrzeugs von 7 auf 9 Meter heraufzusetzen. Ausserdem wird für alle Klassen festgesetzt, welche Geschwindigkeiten das Prüfungsfahrzeug erreichen können muss.

Zu Anhang III

Der neue Anhang wurde unter Mitwirkung einer Gruppe von Regierungssachverständigen ausgearbeitet, von denen die meisten dem Ärztestand angehören.

Der Inhalt des alten Anhangs III wurde nicht von Grund auf in Frage gestellt, sondern nur in einigen Punkten umformuliert.

Die Bestimmungen über das Sehvermögen wurden vereinfacht, ohne dadurch weniger strenge Anforderungen zu stellen. In anderen Fällen wurde die Angabe

von Krankheiten gestrichen, da sie den Eindruck einer erschöpfenden Aufzählung erwecken konnten. Ausserdem wurden die medizinischen Fortschritte seit 1975, dem Zeitpunkt der Ausarbeitung des alten Anhangs III, berücksichtigt.

Für die ärztlichen Untersuchungen wurden jedoch neue Anforderungen aufgenommen. Bewerber und Fahrer der Gruppe 1 (Klassen A und B), die das 75. Lebensjahr vollendet haben, und Fahrer der Gruppe 2 (alle anderen Klassen) müssen sich regelmässigen, künftig in einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegten Untersuchungen unterziehen.

Ziffer 27 und die "sonstigen Bestimmungen" des Anhangs III der Richtlinie 80/1263/EWG werden in geänderter Form in Artikel 8 der neuen Richtlinie übernommen.

Vorschlag für
EINE RICHTLINIE DES RATES
über den Führerschein

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Um einen Beitrag zur gemeinsamen Verkehrspolitik zu leisten, die Sicherheit im Strassenverkehr zu verbessern und die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben, ist im Sinne der gemeinsamen Verkehrspolitik ein einzelstaatlicher Führerschein nach EG-Muster wünschenswert, den die Mitgliedstaaten gegenseitig anerkennen und der nicht umgetauscht werden muss.

Ein erster Schritt in diese Richtung war die Erste Richtlinie 80/1263/EWG des Rates (3), mit der ein EG-Muster für den einzelstaatlichen Führerschein, die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Führerscheine durch die Mitgliedstaaten und der Umtausch von Führerscheinen, deren Inhaber ihren Wohnsitz oder Arbeitsplatz von einem Mitgliedstaat nach einem anderen verlegen, eingeführt wurden. Die bisherigen Fortschritte auf diesem Wege müssen weiter ausgebaut werden.

(1)

(2)

(3) ABl. Nr. L 375 vom 31.12.1980, S. 1.

Das mit der Richtlinie 80/1263/EWG eingeführte EG-Muster für den einzelstaatlichen Führerschein ist beizubehalten, wobei wegen des Beitritts von Spanien und Portugal jedoch sprachliche Änderungen vorzunehmen sind.

Aus Gründen der Sicherheit im Strassenverkehr sind Mindestvoraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins festzulegen.

Nach Artikel 3 der Richtlinie 80/1263/EWG sind die endgültigen Vorschriften zur allgemeinen Einführung der in diesem Artikel genannten Fahrzeugklassen ohne die Möglichkeit einer Abweichung zu erlassen und die Voraussetzungen für die Gültigkeit der Führerscheine zu regeln.

Es ist die Möglichkeit zur Unterteilung dieser Fahrzeugklassen zu schaffen, um insbesondere einen stufenweisen Zugang zum Führen der leistungsstärksten Fahrzeuge zu fördern.

Es sind besondere Bestimmungen zu erlassen, um Körperbehinderten den Zugang zum Führen von Kraftfahrzeugen zu erleichtern.

In Artikel 10 der Richtlinie 80/1263/EWG ist eine weitergehende Harmonisierung der Vorschriften für die Fahrprüfung und die Ausstellung des Führerscheins vorgesehen. Zu diesem Zweck sind Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen festzulegen, die Fahrprüfung aufgrund dieser Erfordernisse zu regeln und die Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Eignung zum Führen dieser Fahrzeuge neu festzulegen.

Artikel 8 der Richtlinie 80/1263/EWG, insbesondere die Verpflichtung, den Führerschein bei einem Wohnsitzwechsel innerhalb eines Jahres umzutauschen, ist angesichts der Fortschritte beim Zusammenwachsen Europas ein inakzeptables Hindernis für die Freizügigkeit. Um die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen als dem Mitgliedstaat niederlassen wollen, der ihren Führerschein vor dem Wirksamwerden dieser Richtlinie ausgestellt hat, ist dafür zu sorgen, dass die Wohnsitz-Mitgliedstaaten die Führerscheine gemäss den Bedingungen, welche die ausstellenden Mitgliedstaaten für die Gültigkeit festgelegt haben, anerkennen, ohne dass ein Umtausch der Führerscheine erforderlich wäre -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die Mitgliedstaaten stellen den einzelstaatlichen Führerschein gemäss den Bestimmungen dieser Richtlinie nach dem EG-Muster in Anhang I aus.
2. Der Führerschein nach dem EG-Muster gemäss dieser Richtlinie und die Führerscheine, die von den Mitgliedstaaten vor dem Wirksamwerden dieser Richtlinie ausgestellt wurden, werden von allen Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt. Unabhängig vom Wohnsitzland des Führerscheininhabers werden Gültigkeit und Gültigkeitsdauer des Führerscheins vom ausstellenden Staat festgelegt.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als "ordentlicher Wohnsitz" der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder - im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen - wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d.h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten muss, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmässig dorthin zurückkehrt. Diese Voraussetzung entfällt, wenn sich der Führerscheininhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge.

Artikel 3

1. Das ovale Feld auf Seite 1 des EG-Musters für den einzelstaatlichen Führerschein enthält das Unterscheidungszeichen des ausstellenden Mitgliedstaates.
2. Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Vorkehrungen, um der Fälschung von Führerscheinen vorzubeugen.

Artikel 4

1. Der Führerschein nach Artikel 1 berechtigt zum Führen von Fahrzeugen folgender Klassen:

Klasse A: Krafträder mit oder ohne Beiwagen;

Klasse B: Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz;

Klasse C: Kraftwagen - ausgenommen jene der Klasse D - mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg;

Klasse D: Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz;

Klasse E: miteinander verbundene Fahrzeuge, deren Zugfahrzeug in die Klasse B, C oder D fällt, zu dessen Führung der Fahrzeugführer berechtigt ist, die aber selbst nicht in diese Klasse(n) fallen.

2. Absatz 1 gilt auch für Kraftfahrzeuge der Klassen B, C und D, hinter denen ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg mitgeführt wird.

3. Innerhalb der Klasse E wird für das Führen folgender Fahrzeugkombinationen ein besonderer Führerschein ausgestellt:

Unterklasse B + E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen.

Sofern

- die zulässige Gesamtmasse des Anhängers die Leermasse des Kraftfahrzeugs nicht übersteigt

und

- die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 3.500 kg nicht übersteigt,

genügt jedoch ein Führerschein der Klasse B;

Unterklasse C + E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen;

Unterklasse D + E: Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen.

4. Innerhalb der Klasse A wird das Führen folgender Fahrzeuge ein besonderer Führerschein ausgestellt :

- Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 400 cm³ oder einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW ;
- Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 400 cm³ oder einer Motorleistung von mehr als 35 kW.

Innerhalb der Unterklasse für Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 400 cm³ kann für das Führen von Leichtkrafträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ ein besonderer Führerschein ausgestellt werden.

5. Innerhalb der Klassen B, C und D und der Unterklassen C + E und D + E kann für das Führen folgender Fahrzeuge ein besonderer Führerschein ausgestellt werden :

- Klasse B: dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge,
- Klasse C: Kraftwagen - ausgenommen jene der Klasse D - mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg, jedoch nicht mehr als 7.500 kg,
- Klasse D: Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz, jedoch mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz,
- Unterklasse C + E:
Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse C jedoch mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 7.500 kg und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen,
- Unterklasse D + E:
Fahrzeugkombinationen, die aus einem Zugfahrzeug der Klasse D jedoch mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg bestehen.

6. Im Sinne dieses Artikels gelten als

- "Kraftfahrzeug" jedes auf der Strasse mit eigener Kraft verkehrende Fahrzeug mit Antriebsmotor mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge;

- "Kraftrad" jedes zweirädrige Fahrzeug mit einer durch die Bauart bedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder, falls es mit Verbrennungsmotor ausgerüstet ist, mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³. Beiwagen werden dieser Art von Fahrzeug zugerechnet.
- "Dreirädriges Fahrzeug und vierrädriges Fahrzeug" jedes dreirädrige bzw. vierrädrige Fahrzeug der Klasse B mit einer durch die Bauart bedingten

Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder, falls es mit einem Verbrennungsmotor mit Fremdzündung ausgerüstet ist, mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ oder mit einem anderen Motor entsprechender Leistung. Die Leermasse darf 500 kg nicht übersteigen. Bei der Leermasse von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb darf die Masse der Batterien nicht berücksichtigt werden.

Die Mitgliedstaaten können für die Leermasse niedrigere Normen festlegen und weitere Normen, z.B. für den grössten Hubraum oder die Motorleistung, hinzufügen.

- "Kraftwagen", Kraftfahrzeuge, ausgenommen Krafträder, die üblicherweise auf der Strasse zur Beförderung von Personen oder Gütern oder zum Ziehen von Fahrzeugen, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden, dienen. Dieser Begriff schliesst Oberleitungsomnibusse - d.h. nicht schienengebundene, mit einer elektrischen Leitung verbundene und nicht auf Schienen fahrende Fahrzeuge - ein. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen gelten nicht als Kraftwagen im Sinne dieses Artikels;
- "Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen" alle Kraftfahrzeuge auf Rädern oder Ketten mit wenigstens zwei Achsen, deren Aufgabe im wesentlichen in der Zugleistung besteht und die besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet sind, die zur Verwendung in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben bestimmt sind und deren Einsatz zur Personen- oder Güterbeförderung oder zum Ziehen von Fahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung im Strassenverkehr nur einen Nebenzweck erfüllt.

7. Die Mitgliedstaaten können nach Konsultierung der Kommission niedrigere Geschwindigkeiten als die in Absatz 6 zweiter und dritter Gedankenstrich angegebenen Geschwindigkeiten festlegen, sofern dies im Führerschein vermerkt wird.

Artikel 5

1. Für körperbehinderte Bewerber oder Fahrer können Führerscheine mit einschränkenden Auflagen ausgestellt oder erneuert werden, sofern die von ihnen geführten Fahrzeuge an ihre Behinderung angepasst sind. Bei jedem einschränkenden Führerscheinvermerk ist anzugeben, welche Art der Anpassung am Fahrzeug vorgenommen werden muß, welche Prothesen der Bewerber oder der Fahrer tragen muß und welche Gültigkeitsdauer der Führerschein hat.

Wird festgestellt, dass das Tragen von ausgleichenden Augengläsern oder intraokularen Augenlinsen für das Führen eines Fahrzeugs nötig ist, so ist dies im Führerschein zu vermerken.

2. Kann der Bewerber aufgrund körperlicher Mängel einen Führerschein nur für bestimmte Fahrzeugarten oder nur für Fahrzeuge, die an seine Behinderung angepasst sind, erhalten, so wird die Prüfung nach Artikel 8 auf einem solchen Fahrzeug durchgeführt. Ein Führerschein, der nach Bestehen einer Prüfung auf einem besonder angepassten Fahrzeug ausgestellt wird, gilt nur für Fahrzeuge, deren Anpassung den für den Führerschein gemachten Auflagen entspricht.

- 7 -
Artikel 6

1. Die Ausstellung des Führerscheins unterliegt folgenden Bedingungen:
 - a) ein Führerschein für die Klassen C oder D kann nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind,
 - b) ein Führerschein für Fahrzeugkombinationen der Unterklassen der Klasse E kann nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klassen B, C oder D berechtigt sind.
2. Die Gültigkeit des Führerscheins nach Artikel 1 wird wie folgt festgelegt:
 - a) ein für die Unterklassen C + E oder D + E geltender Führerschein berechtigt auch zum Führen von Fahrzeugkombinationen der Unterklasse B + E,
 - b) ein für die Unterklasse C + E geltender Führerschein berechtigt auch zum Führen von Fahrzeugen der Unterklasse D + E, wenn sein Inhaber bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse D berechtigt ist.
3. Die Mitgliedstaaten können auf einzelstaatlicher Ebene folgende Gültigkeiten festlegen:
 - a) ein für die Klasse A geltender Führerschein kann auch zum Führen von dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen berechtigen,
 - b) ein für die Klassen B, C oder D geltender Führerschein kann auch zum Führen von Leichtkrafträdern berechtigen. Diese Berechtigung kann allerdings auf Fahrzeuge beschränkt werden, für die niedrigere Normen als nach der Begriffsbestimmung dieser Unterklasse gelten.

Artikel 7

1. Für die Ausstellung des Führerscheins gelten folgende Altersanforderungen:
 - a) Klasse A:
 - Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 400 cm³ oder einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW : Vollendung des 18. Lebensjahres.
Die Mitgliedstaaten können von dieser Vorschrift abweichen und diese Führerscheine ab dem vollendeten 17. Lebensjahr ausstellen.
 - Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 400 cm³ oder einer Motorleistung von mehr als 35 kW : mindestens zweijährige Inhaberschaft eines Führerscheins der nächstniedrigen Unterklasse

b) Klasse B : Vollendung des 18. Lebensjahres.

Die Mitgliedstaaten können von dieser Vorschrift abweichen und diese Führerscheine ab dem vollendeten 17. Lebensjahr ausstellen.

c) Klasse C : für die im Güterverkehr eingesetzten Fahrer gelten für die Ausstellung des Führerscheins die Altersanforderungen der Verordnung (EWG) Nr 3820/85 des Rates (1).

d) Klasse D : für die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer gelten für die Ausstellung des Führerscheins die Altersanforderungen der Verordnung (EWG) Nr 3820/85

e) Klasse E :

i) Unterklasse B + E : siehe Anforderungen für die Klasse B

ii) Unterklasse C + E : siehe Anforderungen für die Klasse C

iii) Unterklasse D + E : siehe Anforderungen für die Klasse D

f) Fakultative Unterklassen :

- Leichtkrafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³
Vollendung des 16. Lebensjahres ;

- dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge : Vollendung des 16. Lebensjahr.

2. Die Mitgliedstaaten können es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins, dessen Inhaber nicht das 18. Lebensjahr vollendet hat, in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen.

(1) ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985

Artikel 8

1. Die Ausstellung des Führerscheins hängt ausserdem ab
 - a) vom Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen, vom Bestehen einer Prüfung der Kenntnisse und von der Erfüllung gesundheitlicher Anforderungen, wobei die Anforderungen der Anhänge II und III nicht unterschritten werden dürfen;
 - b) vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder vom Nachweis der Eigenschaft als Student im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats.
2. Die Mitgliedstaaten können nach Zustimmung der Kommission innerstaatliche Vorschriften über andere als die in Absatz 1 genannten Anforderungen auf die Ausstellung des Führerscheins anwenden, sofern diese sachlich gerechtfertigt sind.
3. Die einzelstaatlichen Vorschriften über die Aussetzung oder den Entzug des Führerscheins müssen auch für Fahrer gelten, die den für die Ausstellung oder die Erneuerung des Führerscheins zu erfüllenden Anforderungen sowohl an die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs als auch an den Gesundheitszustand des Führerscheininhabers nicht mehr genügen, es sei denn, dass im letzteren Falle ein befürwortendes Gutachten der zuständigen ärztlichen Stelle vorgelegt wird.
4. Unbeschadet der Bestimmungen von Anhang III kann ein Mitgliedstaat einen Führerschein, den ein Fahrer vor dem 1. Juli 1990 nach weniger strengen Anforderungen als nach diesem Anhang erworben hat, regelmässig nach den bei seinem Erwerb geltenden Anforderungen verlängern.
5. Die Mitgliedstaaten können nach Zustimmung der Kommission von den Bestimmungen des Anhangs III abweichen, wenn solche Abweichungen mit dem medizinischen Fortschritt und den Grundsätzen dieses Anhangs vereinbar sind.

Artikel 9

Unbeschadet der Bestimmungen, die der Rat auf diesem Gebiet erlässt, kann jeder Mitgliedstaat die Gültigkeitsdauer der von ihm nach dem EG-Muster ausgestellten Führerscheine weiterhin nach einzelstaatlichen Kriterien festlegen.

Artikel 10

1. Begründet der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten gültigen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat, so kann er seinen Führerschein gegen einen gleichwertigen Führerschein umtauschen, den die zuständigen Behörden des Mitgliedstaates, in dem er seinen neuen Wohnsitz begründet hat, ausstellen.
2. Es ist Sache des umtauschenden Mitgliedstaats, gegebenenfalls zu prüfen, ob der vorgelegte Führerschein tatsächlich gültig ist. Der umtauschende Mitgliedstaat schickt den abgegebenen Führerschein an die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, der ihn ausgestellt hat, zurück.
3. Tauscht ein Mitgliedstaat einen von einem Drittland ausgestellten Führerschein gegen einen Führerschein nach dem EG-Muster um, so werden der Umtausch und jede spätere Erneuerung oder Ersetzung des Führerscheins darin vermerkt. In jedem Fall darf ein Führerschein nach dem EG-Muster nur ausgestellt werden, wenn der von einem Drittland ausgestellte Führerschein den zuständigen Stellen des ausstellenden Mitgliedstaats ausgehändigt worden ist.

Artikel 11

Mitgliedstaaten, welche die fakultativen Unterklassen des Artikels 4 einführen, legen die Äquivalenzen fest.

Artikel 12

Fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der Richtlinie überprüft der Rat auf Vorschlag der Kommission die einzelstaatlichen Vorschriften für gegebenenfalls gemäss Artikel 4 eingeführte fakultative Unterklassen, mit dem Ziel, diese Vorschriften zu vereinheitlichen oder aufzuheben.

Artikel 13

Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 1990 in Verkehr gebracht und zur Prüfung der Verhaltensweisen und der Fähigkeiten gemäss Anhang II verwendet werden, dürfen nach diesem Zeitpunkt dazu nur noch während eines Zeitraums von höchstens drei Jahren verwendet werden, falls sie den Kriterien für diese Fahrzeuge in Anhang II Ziffer 8.1.2 nicht entsprechen.

Artikel 14

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultation der Kommission spätestens am 31. Dezember 1989 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie ab 1. Juli 1990 nachzukommen.

Zu Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben c), d), e)ii und iii dürfen jedoch keine Vorschriften erlassen werden, wenn die Fahrzeuge im Sinne dieses Artikels in den Geltungsbereich von Abschnitt II der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallen.

2. Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie.

Artikel 15

Die Erste Richtlinie 80/1263/EWG wird aufgehoben.

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

EG-MUSTER DES FÜHRERSCHEINS⁽¹⁾

		MITGLIEDSTAAT  FÜHRERSCHEIN Kørekort Άδεια οδήγησης Driving Licence Permiso de Conducción Permis de Conduire Ceadúnas Tiomána Patente di Guida Rijbewijs Carta de Condução Muster der EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN																											
1. Name 2. Vorname 3. Geburtstag und -ort 4. Wohnort 5. Ausgestellt durch <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">6. In</td> <td style="width: 20%;">am</td> <td rowspan="3" style="width: 60%; text-align: center; vertical-align: middle;">  (Lichtbild des Inhabers) </td> </tr> <tr> <td>7. Gültig bis</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">8. Führerschein-Nr.</td> </tr> </table> (Unterschrift usw.) Unterschrift des Führerscheininhabers	6. In	am	 (Lichtbild des Inhabers)	7. Gültig bis		8. Führerschein-Nr.		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 10%;">Fahrzeugklassen für die der Führerschein gültig ist</th> <th style="width: 10%;">Stempel</th> </tr> <tr> <td> A Kraftroller, > 50 ccm, mit oder ohne Beiwagen </td> <td></td> </tr> <tr> <td> B Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz </td> <td></td> </tr> <tr> <td> C Kraftwagen außer Klasse D mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 5 t </td> <td></td> </tr> <tr> <td> D Kraftwagen für Personenbeförderung mit > 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz </td> <td></td> </tr> <tr> <td> E Miteinander verbundene Fahrzeuge, deren Zugfahrzeug zu den Klassen B, C oder D gehört, die jedoch selbst nicht zu diesen Klassen gehören </td> <td></td> </tr> </table>	Fahrzeugklassen für die der Führerschein gültig ist	Stempel	A Kraftroller, > 50 ccm, mit oder ohne Beiwagen		B Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz		C Kraftwagen außer Klasse D mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 5 t		D Kraftwagen für Personenbeförderung mit > 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz		E Miteinander verbundene Fahrzeuge, deren Zugfahrzeug zu den Klassen B, C oder D gehört, die jedoch selbst nicht zu diesen Klassen gehören		Zusätzliche Bemerkungen <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> </table>								
6. In	am	 (Lichtbild des Inhabers)																											
7. Gültig bis																													
8. Führerschein-Nr.																													
Fahrzeugklassen für die der Führerschein gültig ist	Stempel																												
A Kraftroller, > 50 ccm, mit oder ohne Beiwagen																													
B Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz																													
C Kraftwagen außer Klasse D mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 5 t																													
D Kraftwagen für Personenbeförderung mit > 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz																													
E Miteinander verbundene Fahrzeuge, deren Zugfahrzeug zu den Klassen B, C oder D gehört, die jedoch selbst nicht zu diesen Klassen gehören																													

⁽¹⁾ Die Erläuterungen zum Gemeinschaftsmodell des Führerscheins sind auf Seite 13 wiedergegeben.
 Ein Beispiel für einen Führerschein nach Gemeinschaftsmodell (belgischer Führerschein) wird auf Seite 14 wiedergegeben.

Erläuterungen zum Muster des Führerscheins auf Seite 13

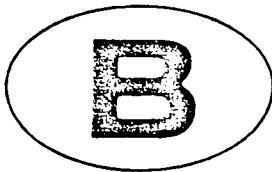
1. Die Farbe des gemeinschaftlichen Führerscheins ist rosa.
2. Auf dem Deckblatt:
 - kann der Name des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, vermerkt sein;
 - ist das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, in dem ovalen Feld angebracht;
 - ist in Blockbuchstaben die Aufschrift „Führerschein“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, angebracht. In ausreichendem Abstand folgt diese Aufschrift in Kleinbuchstaben in den übrigen Sprachen der Europäischen Gemeinschaften;
 - ist die Aufschrift „Muster der Europäischen Gemeinschaften“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, angebracht.
3. Die gedruckten Eintragungen auf den anderen Seiten werden in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, abgefaßt.
4. Die Seite „Zusätzliche Bemerkungen“ ist vorgesehen, damit gegebenenfalls Vermerke zur Einengung oder Erweiterung der Definition der Voraussetzungen, für die der Führerschein gilt, eingetragen werden können. Auf dieser Seite kann auch die Geltungsdauer des Führerscheins eingetragen werden, falls diese jeweils unterschiedlich ist.

Zusätzliche Bemerkungen	
Gültig bis:	Verlängert bis:
ausgestellt am:	am:

5. Auf den frei gebliebenen Seiten können weitere Vermerke eingetragen werden. Gegebenenfalls kann ein Mitgliedstaat auf diesen Seiten die Kraftfahrzeugklassen eintragen, die in dieser Richtlinie nicht vorgesehen sind, oder eine Unterteilung der Klassen A, B, C, D, E auf der entsprechenden Seite vorsehen.
6. Es ist den Mitgliedstaaten freigestellt:
 - das Lichtbild entfallen zu lassen;
 - den Wohnort durch die Postanschrift zu ersetzen;

MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MUSTER: BELGISCHER FÜHRERSCHEIN
(BEISPIEL)

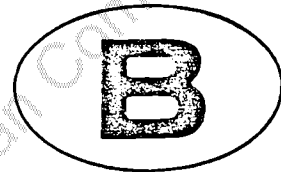
KONINKRIJK BELGIË



RIJBEWIJS

Kørekort
Führerschein
Άδεια οδήγησης
Permiso de Conducción
Driving Licence
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di Guida
Carta de Condução
Model van de
EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ROYAUME DE BELGIQUE



**PERMIS
DE CONDUIRE**

Kørekort
Führerschein
Άδεια οδήγησης
Permiso de Conducción
Driving Licence
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di Guida
Rijbewijs
Carta de Condução
Modèle des
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

ANHANG II

I. KENNTNISSE, FÄHIGKEITEN UND VERHALTENSWEISEN BEIM FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

1. Vorbemerkung

Führer eines Kraftfahrzeugs müssen zum sicheren Fahren Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen haben, die sie in die Lage versetzen,

- die Gefahren des Strassenverkehrs zu erkennen und deren Ausmass abzuschätzen,
- ihr Fahrzeug zu beherrschen, um keine gefährlichen Verkehrslagen zu verursachen und richtig zu reagieren, wenn solche Lagen eintreten,
- die Strassenverkehrsvorschriften, insbesondere diejenigen, die Strassenverkehrsunfälle verhüten und für einen flüssigen Verkehr sorgen sollen, zu beachten,
- die wichtigsten technischen Mängel, vor allem diejenigen, welche die Sicherheit beeinträchtigen, an ihrem Fahrzeug zu erkennen und sie in geeigneter Weise beheben zu lassen,
- alle Faktoren, die das Verhalten der Fahrzeugführer beeinträchtigen (Alkohol, Ermüdung, Mängel des Sehvermögens usw.) zu berücksichtigen, damit sie im vollen Besitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten bleiben,
- durch ein rücksichtsvolles Verhalten gegenüber den anderen zur Sicherheit aller, vor allem der schwächsten und gefährdetsten Verkehrsteilnehmer beizutragen.

2. Kenntnisse

Fahrzeugführer müssen Kenntnisse und ausreichendes Verständnis auf folgenden Gebieten nachweisen:

- 2.1 Bedeutung der Aufmerksamkeit und der Verhaltensweisen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern;
- 2.2 Bauteile, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind, Fahrzeugführen müssen insbesondere die häufigsten Mängel an der Lenkung, den Reifen, den Scheinwerfern und Leuchten, den Fahrtrichtungsanzeigern, den Rückstrahlern, den Rückspiegeln, den Scheibenwaschanlagen und den Scheibenwischern, der Auspuffanlage und den Sicherheitsgurten angeben können, damit sie in der Lage sind, die in geeigneter Weise zu beseitigen;
- 2.3 die wichtigsten Grundsätze im Zusammenhang mit dem Bremsweg und der Bodenhaftung des Fahrzeugs bei verschiedenen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen;
- 2.4 die Wahrnehmung, Beurteilung und Entscheidung, insbesondere die Reaktionszeit, und die Änderungen im Verhalten des Fahrers unter der Wirkung von Alkohol, Drogen und Arzneimitteln, Erregungs- und Ermüdungszuständen;
- 2.5 besondere Gefahren aufgrund des Alters und der Unerfahrenheit der anderen Teilnehmer am Strassenverkehr einschliesslich Fussgängern, insbesondere Kindern, Jugendlichen und alten Menschen, um deren Verhalten in bestimmten Verkehrslagen voraussehen zu können;
- 2.6 besondere Fahreigenschaften der verschiedenen Fahrzeugarten und der unterschiedlichen Sicht der Führer, das Verhalten der Fahrzeugführer oder die Bewegung des Fahrzeugs im Verkehr voraussehen können;

- 2.7 Gefahren aufgrund des je nach Witterungsverhältnissen, Tages- oder Nachtzeit unterschiedlichen Zustandes der Fahrbahn;
- 2.8 Besonderheiten der verschiedenen Strassenarten und der jeweiligen Rechtsvorschriften;
- 2.9 Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge, insbesondere Benutzung der Sicherheitsgurte, und Sicherheitseinrichtungen für Kinder;
- 2.10 Regeln für die umweltfreundliche Benutzung des Fahrzeugs (insbesondere Lärm, Umweltverschmutzung);
- 2.11 Strassenverkehrsvorschriften, insbesondere über die Verkehrszeichen, Vorfahrtsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen;
- 2.12 Vorschriften über amtliche Papiere für die Benutzung des Fahrzeugs;
- 2.13 allgemeinen Regeln für das Verhalten des Fahrzeugsführers bei Unfällen (Sicherung des Verkehrs, Unfallmeldung) und Massnahmen, die er gegebenenfalls treffen kann, um Opfern eines Strassenverkehrsunfalls Hilfe zu leisten;
- 2.14 die Sicherheit der Ladung des Fahrzeugs und der beförderten Personen betreffende Faktoren.

3. Fähigkeiten

Folgende Vorschriften gelten nur dann, wenn sie mit der Bauart des Fahrzeugs zu vereinbaren sind.

- 3.1 Die Fahrer müssen in der Lage sein, das sichere Führen eines Fahrzeugs vorzubereiten, indem sie
 - 3.1.1 den ordnungsgemässen Zustand der Reifen, der Scheinwerfer und Leuchten, der Rückstrahler, der Lenkung, der Bremsanlage, der Fahrtrichtungsanzeiger und der akustischen Warnanlage überprüfen;

3.1.2 die für eine richtige Sitzhaltung erforderlichen Einstellungen vornehmen;

3.1.3 die Rückspiegel und den Sicherheitsgurt einstellen;

3.1.4 überprüfen, ob die Türen geschlossen sind.

3.2 Fahrer müssen in der Lage sein, die Bedienungseinrichtungen des Fahrzeugs, und zwar

- das Lenkrad,
- das Fahrpedal,
- die Kupplung,
- die Gangschaltung,
- die Hand- und Fussbremse

zu betätigen, wenn sie

3.2.1 den Motor anlassen und ruckfrei anfahren (sowohl in der Steigung als auch im Gefälle);

3.2.2 auf eine angemessene Fahrgeschwindigkeit beschleunigen und das Fahrzeug auch beim Gangwechsel geradeaus lenken;

3.2.3 beim Abbiegen an einer Kreuzung nach rechts oder nach links, unter Umständen auf engem Raum, die richtige Geschwindigkeit wählen und den Fahrweg des Fahrzeugs beherrschen;

3.2.4 in gerader Richtung rückwärts fahren und beim Abbiegen nach rechts oder nach links an einer Strassenecke den richtigen Fahrstreifen benutzen;

- 3.2.5 auf einer hinreichend engen Strasse unter Benutzung des Vorwärts - und des Rückwärtsgangs wenden;
- 3.2.6 das Fahrzeug erforderlichenfalls unter Anwendung der höchstmöglichen Bremskraft genau zum Halten bringen;
- 3.2.7 das Fahrzeug unter Benutzung des Vorwärts- und des Rückwärtsgangs sowohl in der Ebene als auch in der Steigung und im Gefälle abstellen und einen Parkplatz (parallel, schräg und senkrecht zum Fahrbahnrand) verlassen.

3.3 Unter den in 3.2 genannten Bedingungen müssen Fahrzeugführer in der Lage sein, die untergeordneten Bedienungseinrichtungen des Fahrzeugs, d.h. Scheibenwischer, Scheibenwaschanlage, Beschlagverhinderung und Klimaanlage, Beleuchtungsanlagen usw., zu betätigen.

4. Verhaltensweisen

- 4.1 Fahrzeugführer müssen alle üblichen Fahrübungen in normalen Verkehrslagen sicher und mit der nötigen Vorsicht durchführen und dabei
 - 4.1.1 (auch durch die Rückspiegel) den Strassenverlauf, die Markierungen und Verkehrszeichen sowie bestehende oder vorhersehbare Gefahren beachten;
 - 4.1.2 sich mit den anderen Verkehrsteilnehmern mit zulässigen Mitteln verständigen;
 - 4.1.3 bei Gefahr auf die tatsächlich gefährliche Verkehrslagen richtig reagieren;
 - 4.1.4 die Strassenverkehrsvorschriften und die Weisungen der zur Regelung des Verkehrs Berechtigten beachten;
 - 4.1.5 Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer nehmen.
- 4.2 Fahrzeugführer müssen ausserdem in der Lage sein, im Strassenverkehr sicher
 - 4.2.1 den Strassenrand und/oder den Parkplatz zu verlassen,

- 4.2.2 sich auf der Fahrbahn richtig einzuordnen und die Geschwindigkeit an die Verkehrsverhältnisse und die Strassenführung anzupassen;
- 4.2.3 Abstand zu anderen Fahrzeugen zu halten;
- 4.2.4 den Fahrstreifen zu wechseln;
- 4.2.5 an parkenden und haltenden Fahrzeugen sowie an Hindernissen vorbeizufahren;
- 4.2.6 an entgegenkommenden Fahrzeugen auch an Engstellen vorbeizufahren;
- 4.2.7 in verschiedenen Verkehrslagen zu überholen;
- 4.2.8 an Bahnübergänge heranzufahren und sie zu überqueren;
- 4.2.9 an Kreuzungen und Einmündungen heranzufahren und sie zu überqueren;
- 4.2.10 an Kreuzungen und Einmündungen nach links und nach rechts abzubiegen oder die Fahrbahn zu verlassen;
- 4.2.11 beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmassnahmen zu treffen.

5. Besondere Vorschriften für das Führen von Fahrzeugen der Klassen A, C, D, C + E und D + E

- 5.1 Führer von Fahrzeugen dieser Klasse müssen in der Lage sein,
 - 5.1.1 ihren Schutzhelm einzustellen und die übrige Sicherheitsausrüstung, die zu diesem Fahrzeugtyp gehört, zu überprüfen;
 - 5.1.2 das Kraftrad von seinem Ständer herunterzunehmen und durch seitliches Schieben ohne Motorkraft fortzubewegen;
 - 5.1.3 das Kraftrad auf seinem Ständer abzustellen;
 - 5.1.4 in Form eines Halbkreises zu wenden;

5.1.5 das Gleichgewicht des Fahrzeugs bei verschiedenen Geschwindigkeiten, auch bei langsamer Fahrt und in unterschiedlichen Fahrsituationen, einschliesslich der Beförderung eines Beifahrers, zu wahren;

5.1.6 beim Durchfahren einer Kurve die Schräglage einzunehmen.

5.2 Klassen C, D, C + E und D + E

Führer von Fahrzeugen dieser Klasse müssen Kenntnisse und ausreichendes Verständnis auf folgenden Gebieten nachweisen:

5.2.1 Behinderung der Sicht des Fahrers und der übrigen Verkehrsteilnehmer aufgrund der Bauart ihres Fahrzeugs;

5.2.2 Einfluss des Windes auf den Fahrweg des Fahrzeugs;

5.2.3 Vorschriften über Gewichte und Abmessungen;

5.2.4 Vorschriften über die Ruhe- und Lenkzeiten und die Benutzung des Fahrtenschreibers;

5.2.5 Funktion von Bremsanlagen und Verlangsamern;

5.2.6 beim Überholen wegen der Gefährdung durch Wasser- und Schmutzspritzer zu treffende Vorsichtsmassnahmen;

5.2.7 Lesen einer Strassenkarte.

Ausserdem müssen sie in der Lage sein,

5.2.8 die Brems- und die Lenkhilfe zu überprüfen;

5.2.9 verschiedene Bremsanlagen zu benutzen;

5.2.10 den Verlangsamer zu benutzen;

5.2.11 in Kurven den Fahrweg ihres Fahrzeugs je nach dessen Länge und überhängen zu wählen;

5.3 Klassen C und C + E

Führer von Fahrzeugen dieser Klassen müssen

- 5.3.1 die sich auf die Sicherheit der Ladung ihres Fahrzeugs auswirkenden Faktoren kennen.

5.4 Klasse C + E

Führer von Fahrzeugen dieser Unterklasse müssen in der Lage sein,

- 5.4.1 den Anhänger oder Sattelanhänger an das Zugfahrzeug anzukuppeln und von ihm abzukuppeln.

5.5 Klasse D

Führer von Fahrzeugen dieser Klasse müssen folgende Kenntnisse nachweisen:

- 5.5.1 die Rechtsvorschriften über die beförderten Personen;
- 5.5.2 das Verhalten bei Unfällen.

Ausserdem müssen sie in der Lage sein,

- 5.5.3 besondere Massnahmen für die Sicherheit ihres Fahrzeugs zu treffen.

6. Benutzung des Fahrzeugs

Fahrzeugführer müssen in der Lage sein, ihr Fahrzeug auf unterschiedlichen Strassen innerhalb und ausserhalb geschlossenen Ortschaften am Tage und in der Nacht bei unterschiedlicher Verkehrsdichte zu benutzen.

II. MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE FAHRPRÜFUNGEN

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Massnahmen, um zu gewährleisten, dass die Bewerber um eine Fahrerlaubnis tatsächlich die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen für das Führen eines Kraftfahrzeugs besitzen. Die dazu eingeführte Prüfung muss aus

- einem Prüfungsteil zur Kontrolle der Kenntnisse und
- einem Prüfungsteil zur Kontrolle der Fähigkeiten und der Verhaltensweisen bestehen.

Diese Prüfungen sind unter folgenden Bedingungen durchzuführen:

7. Prüfung zur Kontrolle der Kenntnisse

7.1 Form

Die Form ist so zu wählen, dass festgestellt wird, ob der Bewerber die erforderlichen Kenntnisse auf den in den Ziffern 2 und 5 dieses Anhangs aufgeführten Sachgebieten besitzt.

7.2 Inhalt der Prüfung für alle Fahrzeugklassen.

In der folgenden Aufzählung wird auf Ziffer 2 dieses Anhangs verwiesen.

7.2.1 Die Prüfung muss sich auf alle Ziffern folgender Themen erstrecken, wobei ihr Inhalt dem Ermessen jedes Mitgliedstaates überlassen bleibt.

7.2.1.1 Strassenverkehrsvorschriften
Ziffer 2.11

7.2.1.2 Der Fahrzeugführer
Ziffern 2.1 und 2.4

7.2.1.3 Die Strasse
Ziffern 2.3, 2.7 und 2.8

7.2.1.4 Die übrigen Teilnehmer am Strassenverkehr
Ziffern 2.5 und 2.6

7.2.1.5 allgemeine Vorschriften und Verschiedenes
Ziffern 2.12, 2.13 und 2.14.

7.2.2 Die Prüfung gemäss Ziffer 7.2.1 wird durch eine stichprobenartige
Kontrolle folgender Ziffern ergänzt: 2.1, 2.9 und 2.10 über das Fahrzeug.

7.3 Besondere Bestimmungen für die Klassen C, D, C + E und D + E
Die Prüfung gemäss Ziffer 7.2 wird bei Bewerbern um eine Fahrerlaubnis
der Klassen C, D, C + E und D + E ergänzt durch

7.3.1 eine zwingend vorgeschriebene Kontrolle folgender Ziffern aus
Abschnitt 5 dieses Anhangs:

7.3.1.1 Klassen C, D, C + E und D + E
Ziffern 5.2.3, 5.2.4 (ausser bei der nachstehend in
Ziffer 9.3.1 behandelten Verwendung des Fahrtenschreibers)
und 5.2.5

7.3.1.2 Klasse D
Ziffern 5.5.1 und 5.5.2

7.3.2 durch eine stichprobenartige Kontrolle einer der folgenden
Ziffern: 5.2.1, 5.2.2 und 5.2.6

8. Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

8.1 Das Fahrzeug und seine Ausrüstung

- 8.1.1 Das Führen eines Fahrzeugs mit Schaltgetriebe setzt das Bestehen einer Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe voraus.

Legt der Bewerber um eine Fahrerlaubnis die Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit automatischer Kraftübertragung ab, so ist dies in den Führerscheinen, die aufgrund einer solchen Prüfung ausgestellt werden, zu vermerken. Ein Führerschein mit diesem Vermerk berechtigt nur zur Führung eines Fahrzeugs mit automatischer Kraftübertragung.

- 8.1.2 Fahrzeuge, auf denen die Prüfungen zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen abgelegt werden :

Klasse A:

- Unterklasse Krafträder mit einem Hubraum von höchstens 400 cm³ oder einer Motorleistung von höchstens 35 kW : Kraftrad mit einer Motorleistung von mindestens 20 kW oder einem Hubraum von mindestens 240 cm³ und einer Masse von mindestens 120 kg.
- Unterklasse Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 400 cm³ oder einer Motorleistung von mehr als 35 kW : Kraftrad mit einem Hubraum von mindestens 600 cm³.
- Fakultative Unterklasse Leichtkrafträder : Kraftrad mit einem Hubraum von mindestens 80 cm³.

Klasse B: vierrädrige Fahrzeuge der Klasse B mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 100 km/h.

Fakultative Unterklasse drei- und vierrädrige Fahrzeuge:

drei- oder vierrädrige Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h.

Klasse C: Fahrzeug der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 11 000 kg und einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h.

Fakultative Unterklasse für die beschränkte Fahrerlaubnis C:

Fahrzeug der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4 000 kg und einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h.

Klasse D: Fahrzeug der Klasse D mit einer Länge von mindestens 9 m und einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h.

Fakultative Unterklasse für die beschränkte Fahrerlaubnis der Klasse D:

Fahrzeug der Klasse D mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h.

Klasse E: obligatorische Unterklassen

B + E: Kombination mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, die aus einem Fahrzeug der Klasse B und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 250 kg besteht und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erreichen muss;

C + E: entweder

- ein Sattelkraftfahrzeug, dessen zulässige Gesamtmasse mindestens 21 000 kg beträgt und eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen muss, oder

- eine Kombination die aus einem Fahrzeug der Klasse C und einem mindestens zweiachsigen Anhänger mit einem Radstand von mindestens 4 m und mindestens einer Lenkachse besteht, eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 21 000 kg hat und eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen muss;

D + E: Kombination die aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 250 kg besteht und eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen muss.

Fakultative Unterklassen:

C + E: Kombination die aus einem Fahrzeug der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4 000 kg und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 2 000 kg besteht. Die Fahrzeugkombination muss mindestens 6 m lang sein. Sie muss eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen.

D + E: Kombination die aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1 250 kg besteht und eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreicht.

8.2 Während der Prüfung zu prüfende Fähigkeiten und Verhaltensweisen
Folgende Bestimmungen gelten nur, wenn sie mit der Bauart des
Fahrzeugs vereinbar sind.

8.2.1 Vorbereitung des Fahrzeugs

Die Bewerber müssen zeigen, dass sie in der Lage sind, sich auf
ein sicheres Fahren vorzubereiten, wozu sie folgenden
Vorschriften aus Ziffer 3.1 dieses Anhangs nachkommen müssen:
Ziffern 3.1.2, 3.1.3 (für den Sicherheitsgurt, wenn dessen
Anlegen vorgeschrieben ist) und 3.1.4.

8.2.2 Technische Beherrschung des Fahrzeugs

Die Bewerber müssen mit folgenden Fahrbewegungen und -übungen
aus Ziffer 3.2 dieses Anhangs zeigen, dass sie in der Lage
sind, die Bedienungseinrichtungen des Fahrzeugs zu betätigen.
Ziffern 3.2.1 (Anfahren in der Ebene und möglichst in der
Steigung), 3.2.2, 3.2.3 und 3.2.6 (ausser der weiter unten
in Ziffer 10.1.1 behandelten Anwendung der höchstmöglichen
Bremskraft des Fahrzeugs).

Die in den Ziffern 3.2.4, 3.2.5 und 3.2.7 genannten Fahrübungen
werden stichprobenartig geprüft (mindestens zwei Fahrübungen
aus den drei Ziffern zusammen mit einer Rückwärtsfahrt). Die
in Ziffer 3.2.5 genannten Fahrübungen werden für die Klassen
C, D und E nicht geprüft. Bewerber um eine Fahrerlaubnis für
diese Klassen müssen rückwärts eine Kurve durchfahren, deren
Verlauf dem Ermessen der Mitgliedstaaten überlassen bleibt.

8.2.3 Verhaltensweisen im Verkehr

Die Bewerber müssen folgende Fahrübungen aus Abschnitt 4 dieses Anhangs in normalen Verkehrsverhältnissen völlig sicher und mit der erforderlichen Vorsicht durchführen:

Ziffern 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.9 und 4.2.10 sowie die in den Ziffern 4.2.6, 4.2.7 und 4.2.8 genannten Fahrübungen, sofern die Gelegenheit dazu besteht.

- 8.3 Besondere Bestimmungen für die Klassen A, C, D und E**
Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen A, C, D und E müssen ausser den vorgenannten Fahrübungen folgende Fahrübungen aus Abschnitt 5 dieses Anhangs durchführen.

8.3.1 Klasse A

Ziffern 5.1.2 (Kraftrad vom Ständer herunternehmen und gegebenenfalls durch seitliches Schieben ohne Motorkraft fortbewegen), 5.1.3 und 5.1.6. Das Einstellen des Schutzhelms wird geprüft, wenn das Tragen des Schutzhelms vorgeschrieben ist. Die in Ziffer 5.1.1 genannten Überprüfungen werden stichprobenartig vorgenommen. Das Einhalten des Gleichgewichts (Ziffer 5.1.5) muss bei verschiedenen Geschwindigkeiten, auch beim Langsamfahren und unter verschiedenen Fahrbedingungen, ausgenommen bei der Mitnahme eines Beifahrers gemäss Ziffer 9.1.2.1 geprüft werden.

8.3.2 Klassen C, D und E

Ziffern 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10 und 5.2.11.

8.3.3 Klasse D

Ziffer 5.5.3

9. Prüfung zur Kontrolle der Kenntnisse bzw. Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

9.1 Die Fähigkeiten und Verhaltensweisen der Bewerber sind auf folgenden Gebieten zu prüfen, wobei die Mitgliedstaaten jedoch vorschreiben können, ob dies während der Prüfung zur Kontrolle der Kenntnisse oder während der Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen geschehen muss.

9.1.1 Alle Klassen

9.1.1.1 stichprobenartige Überprüfung des Zustands der Reifen, der Scheinwerfer und Leuchten, der Rückstrahler, der Lenkung, der Bremsen, der Fahrtrichtungsanzeiger und der akustischen Warnanlage

9.1.1.2 Vorsichtsmassnahmen beim Verlassen des Fahrzeugs

9.1.2 Klasse A

9.1.2.1 Wahren des Gleichgewichts mit Beifahrer

9.1.3 Klassen C, D und E

9.1.3.1 Benutzung des Fahrtenschreibers

9.1.4 Klasse C + E

9.1.4.1 Ankuppeln des Anhängers oder Sattelanhängers an das ziehende Fahrzeug und Abkuppeln

9.1.4.2 Sicherheit der Ladung des Fahrzeugs.

9.2 Das Lesen einer Strassenkarte kann während der Prüfung zur Kontrolle der Kenntnisse oder während der Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen geprüft werden.

10. Fakultative Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

Die Fähigkeiten und Verhaltensweisen der Bewerber können während der Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf folgenden Gebieten geprüft werden.

10.1 Alle Klassen

10.1.1 Anwendung der höchstmöglichen Bremskraft des Fahrzeugs

10.2 Klasse A

10.2.1 Wenden in Form eines Halbkreises

11. Bewertung der Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen

Bei jeder Verkehrslage wird bewertet, wie vertraut der Bewerber im Umgang mit den verschiedenen Einrichtungen des Fahrzeugs ist und wie geschickt und sicher er sich in den Verkehr einordnet.

Der Prüfer muss sich während der gesamten Fahrprüfung sicher fühlen. Bei Fahrfehlern oder gefährlichen Verhaltensweisen, die das Prüfungsfahrzeug, seine Insassen oder andere Teilnehmer am Strassenverkehr unmittelbar gefährden, wird die Prüfung unabhängig davon, ob der Prüfer eingreifen musste oder nicht, vorzeitig abgebrochen. Der Prüfer kann jedoch frei entscheiden, ob die praktische Prüfung zu Ende zu führen ist.

12. Prüfungsdauer

Prüfungsdauer und Prüfungsstrecke müssen so bemessen sein, dass die Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäss den Abschnitten 8 und 9 beurteilt werden können.

Die Mindestfahrzeit zur Kontrolle der Verhaltensweisen darf in keinem Falle weniger als 25 Minuten für die Klassen A und B und weniger als 45 Minuten für die übrigen Klassen betragen.

13. Prüfungsort

Der Prüfungsteil zur Beurteilung der technischen Beherrschung des Fahrzeugs darf auf einem besonderen Prüfgelände durchgeführt werden. Der Prüfungsteil zur Beurteilung der Verhaltensweisen im Verkehr findet nach Möglichkeit auf Strassen ausserhalb geschlossener Ortschaften, auf Schnellstrassen und auf Autobahnen sowie auf Stadtstrassen mit den verschiedenartigen Schwierigkeiten, auf die ein Fahrer stossen kann, statt.

Es ist wünschenswert, dass die Prüfung bei unterschiedlicher Verkehrsdichte veranstaltet werden kann.

ANHANG III

MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE KÖRPERLICHE UND GEISTIGE TAUGLICHKEIT FÜR DAS FÜHREN EINES KRAFTFAHRZEUGS

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. Für die Zwecke dieses Anhangs werden die Führer in zwei Gruppen eingeteilt :
 - 1.1. Gruppe 1 : Führer von Fahrzeugen der Klassen A und B und der Unterklasse B + E,
 - 1.2. Gruppe 2 : Führer von Fahrzeugen der Klassen C und D und der übrigen Unterklassen der Klasse E.
 - 1.3. Die innerstaatlichen Rechtsvorschriften können Bestimmungen enthalten wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihre Fahrerlaubnis für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang für Führer der Gruppe 2 enthaltenen Bestimmungen angewandt werden.
2. Bewerber um die Erteilung oder die Erneuerung einer Fahrerlaubnis werden dementsprechend der Gruppe zugeordnet, zu der sie nach der Erteilung oder der Erneuerung der Fahrerlaubnis gehören.

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNGEN

3. Gruppe 1 : Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, wenn es sich im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erteilung einer Fahrerlaubnis zeigt, daß bei ihnen ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten Mängel vorliegen.

Bewerber um eine Fahrerlaubnis und Fahrzeugführer, die das 75. Lebensjahr vollendet haben, müssen sich regelmäßig einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, die in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehen ist.

4. Gruppe 2 : Vor der erstmaligen Erteilung einer Fahrerlaubnis müssen die Bewerber ärztlich untersucht werden; in der Folgezeit müssen sich die Führer entsprechend den innerstaatlichen Rechtsvorschriften in bestimmten Zeitabständen ärztlich untersuchen lassen.
5. Bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis können die Mitgliedstaaten strengere als die in diesem Anhang genannten Normen verlangen.

SEHVERMÖGEN

6. Alle Bewerber um eine Fahrerlaubnis müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, daß sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe haben. In Zweifelsfällen ist der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle zu untersuchen. Bei dieser Untersuchung ist u.a. auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen und fortschreitende Augenkrankheiten zu achten.

Intraokulare Augenlinsen sind für die Zwecke dieses Anhangs nicht als Korrekturgläser zu betrachten.

Gruppe 1 :

- 6.1. Alle Bewerber um Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis müssen gegebenenfalls mit Korrekturgläsern mit beiden Augen gleichzeitig eine Sehschärfe von mindestens 0,6 haben. Eine Fahrerlaubnis darf weder erteilt noch erneuert werden, wenn die ärztliche Untersuchung ergibt, daß das horizontale Gesichtsfeld weniger als 120° beträgt oder daß der Betreffende ein anderes Augenleiden hat, das ein sicheres Fahren in Frage stellen kann. Wird eine fortschreitende Augenkrankheit festgestellt, so kann eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden, sofern von einer zuständigen ärztlichen Stelle regelmäßig eine Untersuchung vorgenommen wird.

- 6.2. Alle Bewerber um die Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden, oder die, beispielsweise bei Diplopie, nur ein Auge benutzen, müssen eine Sehschärfe von mindestens 0,6 gegebenenfalls mit optischer Korrektur haben. Die zuständige ärztliche Stelle muß bescheinigen, daß diese Einaugigkeit schon so lange besteht, daß der Betreffende sich angepaßt hat, und daß das Gesichtsfeld dieses Auges normal ist.

Gruppe 2 :

- 6.3. Alle Bewerber um Erteilung oder Erneuerung einer Fahrerlaubnis müssen beidäugig sehen und dabei gegebenenfalls mit Korrekturgläsern eine Sehschärfe von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,5 auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern erreicht, so darf das Sehvermögen ohne Korrektur auf keinem Auge weniger als 0,05 betragen bzw. muß die Korrektur des Mindestsehvermögens (0,8 und 0,5) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über 4 Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen (Sehvermögen ohne Korrektur = 0,05) erreicht werden. Die Korrektur muß gut vertragen werden. Eine Fahrerlaubnis darf weder erteilt noch erneuert werden, wenn der Bewerber bzw. der Führer kein normales Gesichtsfeld hat oder an Diplopie leidet.

HÖRVERMÖGEN

7. Eine Fahrerlaubnis darf weder erteilt noch erneuert werden, wenn das Hörvermögen bei Bewerbern oder Führern der Gruppe 2 so gering ist, daß sie dadurch ihre Aufgaben nicht voll erfüllen können.

BEWEGUNGSBEHINDERTE

8. Bewerbern um eine Fahrerlaubnis oder Fahrzeugführern mit Erkrankungen oder Fehlbildungen des Bewegungsapparates, die das Führen eines Kraftfahrzeugs gefährlich machen, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

Gruppe 1 :

- 8.1. Körperbehinderten Bewerbern oder Fahrzeugführern kann gegebenenfalls nach dem Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle eine eingeschränkte Fahrerlaubnis erteilt werden. Das Gutachten muß auf der ärztlichen Beurteilung der betreffenden Erkrankung oder der betreffenden Fehlbildung und gegebenenfalls auf einer Probefahrt beruhen; es muß angegeben sein, welche Art von Anpassung am Fahrzeug vorgesehen sein muß und ob orthopädische Hilfsmittel erforderlich sind, sofern die Prüfung zur Kontrolle der Fähigkeiten und Verhaltensweisen zeigt, daß das Führen eines Fahrzeugs mit diesen Hilfsmitteln nicht gefährlich ist.
- 8.2. Bewerbern mit einer fortschreitenden Erkrankung kann eine Fahrerlaubnis erteilt oder verlängert werden, sofern sie in regelmäßigen Abständen ärztlich untersucht werden, um zu überprüfen, daß der Betreffende sein Fahrzeug noch immer sicher führen kann.

Eine Fahrerlaubnis ohne ärztliche Kontrolle in regelmäßigen Zeitabständen kann erteilt oder erneuert werden, sobald sich die Behinderung stabilisiert hat.

Gruppe 2 :

- 8.3. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

HERZ- UND GEFÄßKRANKHEITEN

9. Krankheiten, die bei Fahrzeugführern oder Bewerbern um die Erteilung oder die Erneuerung einer Fahrerlaubnis ein plötzliches Versagen des Herz- und Gefäßsystems verursachen und so zu einer plötzlichen Störung der Gehirnfunktionen führen können, sind eine Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr.

Gruppe 1 :

- 9.1. Bewerbern mit ernststen Herzrhythmusstörungen darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

- 9.2. Bewerbern oder Fahrzeugführern mit Herzschrittmacher darf eine Fahrerlaubnis nur vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt werden.
- 9.3. Ob einem Bewerber oder Fahrzeugführer, der unter Blutdruckanomalien leidet, eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden kann, ist nach den übrigen Ergebnissen der ärztlichen Untersuchung, den möglichen Komplikationen und der daraus gegebenenfalls für die Sicherheit im Straßenverkehr erwachsenden Gefahr zu beurteilen.
- 9.4. Im allgemeinen darf Bewerber oder Fahrzeugführern, bei denen es fortdauernd im Ruhe- oder Erregungszustand zu einem Angina pectoris-Anfall kommt, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die einen Herzinfarkt erlitten haben, darf eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle vorliegt und, falls notwendig, regelmäßig eine ärztliche Kontrolle durchgeführt wird.

Gruppe 2 :

- 9.5. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

ZUCKERKRANKHEIT

10. Zuckerkranken Bewerbern oder Fahrzeugführern kann eine Fahrerlaubnis vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen für den betreffenden Fall geeigneten ärztlichen Kontrolle erteilt oder erneuert werden.

Gruppe 2 :

- 10.1. Zuckerkranken Bewerbern oder Fahrzeugführern, die mit Insulin behandelt werden müssen, darf eine Fahrerlaubnis nur in sehr außergewöhnlichen Fällen aufgrund eines ausführlichen Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und vorbehaltlich einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt oder erneuert werden.

KRANKHEITEN DES NERVENSYSTEMS

11. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die an einer Erkrankung des Nervensystems leiden, darf eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn der Antrag durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle befürwortet wird.

Störungen des Nervensystems, die auf Erkrankungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in motorischen, sensiblen, sensorischen oder trophischen Symptomen äussern und das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der Funktions- und Entwicklungsmöglichkeiten zu beurteilen. Bei der Gefahr einer Verschlechterung werden, falls erforderlich, regelmäßige Untersuchungen vorgeschlagen.

12. Epileptische Anfälle oder andere anfallsartige Bewußtseinsstörungen stellen beim Führen eines Kraftfahrzeuges eine Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr dar.

Gruppe 1 :

- 12.1. Die Fahrerlaubnis kann vorbehaltlich der Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt oder erneuert werden. Die ärztliche Stelle hat die Epilepsie oder andere Bewußtseinsstörungen, ihre klinische Form und Entwicklung (z.B. kein Anfall seit zwei Jahren), die bisherige Behandlung und die Heilerfolge zu beurteilen.

Gruppe 2 :

- 12.2. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die unter epileptischen Anfällen oder anderen anfallartigen Bewußtseinsstörungen leiden, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

GEISTIGE STÖRUNGEN

Gruppe 1 :

13.1. Bewerber oder Fahrzeugführern, die

- an angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder Operationen des zentralen Nervensystems erworbenen schweren geistigen Störungen,
- an erheblichem Schwachsinn,
- an schwerwiegenden Persönlichkeitsänderungen bedingt durch pathologische Alterungsprozesse oder an schweren persönlichkeitsbezogenen Störungen des Urteilsvermögens und der Anpassung leiden,

darf eine Fahrerlaubnis nur dann erteilt oder erneuert werden, wenn der Antrag durch Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle unterstützt wird und erforderlichenfalls vorbehaltlich einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle.

Gruppe 2 :

- 13.2. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren besonders berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

ALKOHOL

14. Alkoholgenuß ist eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr. Da es sich um ein schwerwiegendes Problem handelt, ist auf medizinischer Ebene große Wachsamkeit geboten.

Gruppe 1 :

- 14.1. Bewerber oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuß nicht trennen können, darf eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden.

Bewerber oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig waren, kann nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden.

Gruppe 2

- 14.2. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

DROGEN UND ARZNEIMITTEL

15. Mißbrauch :

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen abhängig sind, darf eine Fahrerlaubnis unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder erteilt noch erneuert werden.

Regelmäßige Einnahme :

Gruppe 1 :

- 15.1. Bewerbern oder Fahrzeugführern, die regelmäßig psychotrope Stoffe in irgendeiner Form einnehmen, darf, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, daß die Fahrtüchtigkeit nachteilig beeinflusst wird, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden. Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

Gruppe 2 :

- 15.2. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.

NIERENERKRANKUNGEN

Gruppe 1 :

- 16.1. Vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle kann Bewerbern oder Fahrzeugführern, die unter einer schweren Niereninsuffizienz leiden, eine Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert werden, sofern sich der Betreffende regelmäßig einer ärztlichen Kontrolle unterzieht.

Gruppe 2 :

- 16.2. Bewerber oder Fahrzeugführern, die unter einer schweren irreversiblen Niereninsuffizienz leiden, darf eine Fahrerlaubnis nur in außergewöhnlichen, durch das Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle begründeten Fällen und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt werden.

VERSCHIEDENE BESTIMMUNGEN

Gruppe 1 :

- 17.1. Bewerber oder Fahrzeugführern, an denen eine Organtransplantation vorgenommen wurde oder die ein künstliches Implantat erhalten haben, darf, wenn sich dies auf die Fahrtüchtigkeit auswirken kann, eine Fahrerlaubnis nur vorbehaltlich des Gutachtens einer zuständigen ärztlichen Stelle und gegebenenfalls einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle erteilt werden.

Gruppe 2 :

- 17.2. Die zuständige ärztliche Stelle muß die zusätzlichen Risiken und Gefahren berücksichtigen, die mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.
18. Im allgemeinen darf Bewerber oder Fahrzeugführern, die unter einer in den vorstehenden Ziffern nicht genannten Krankheit leiden, die eine funktionelle Untauglichkeit bedeuten oder zur Folge haben kann, so daß dadurch beim Führen eines Kraftfahrzeugs die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird, eine Fahrerlaubnis weder erteilt noch erneuert werden, außer wenn der Antrag durch ein ärztliches Gutachten unterstützt und erforderlichenfalls eine regelmäßige ärztliche Kontrolle vorgenommen wird.

FICHE DE COMMUNICATION

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

"Proposition de directive relative au permis de conduire"1. Personnes ou groupes de personnes concernés

Tous les titulaires d'un permis de conduire et les candidats à la délivrance d'un permis.

Les administrations nationales à cause des réformes administratives nécessaires.

Les professionnels chargés de l'apprentissage de la conduite.

2. Préparation de la propositiona) Caractère novateur

Dans le cadre de l'Europe des citoyens, la proposition vise à améliorer la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite. La directive de 1980 ayant instauré le permis de conduire communautaire s'est avérée insuffisante sur ce point, notamment en établissant l'obligation d'échange du permis du titulaire qui acquerrait une résidence normale dans un autre Etat membre.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Elle maintient cependant la faculté d'échange à la demande du titulaire.

En outre, en vue d'une amélioration de la sécurité routière, le programme d'examen n'est plus une simple énumération de matières à retenir. On définit les objectifs à atteindre en matière de formation des conducteurs. C'est en fonction de ces objectifs que l'on fixe le programme d'examen.

b) Consultations effectuées par les services de la Commission

- Organisme privé chargé d'études sur la sécurité routière,
- experts gouvernementaux.

3. Actions d'informations suggérées

Communiqué de presse.

Historical Archives of the European Commission

AUSWIRKUNG AUF WETTBEWERBSFÄHIGKEIT UND BESCHÄFTIGUNG

I. Wichtigste Begründung der Maßnahme

Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme ist es, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Freizügigkeit in den Mitgliedstaaten zu erleichtern.

II. Welche Art von Unternehmen betrifft die Maßnahme?

1. Unternehmen, deren Beschäftigte ihren gewöhnlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat als den, der ihren Führerschein ausgestellt hat, verlegen;
2. Fahrschulen, die Bewerber um eine Fahrerlaubnis ausbilden;
3. Verkehrsunternehmen.

III. Welche Verpflichtungen werden den Unternehmen unmittelbar auferlegt?

Die Fahrschulen müssen ihr Ausbildungsprogramm auf die in der Richtlinie festgelegten Ziele ausrichten (Anhang II).

IV. Welche Verpflichtungen können den Unternehmen mittelbar von den Gebietskörperschaften auferlegt werden?

Siehe III. Grundsätzlich dürften die Gebietskörperschaften den Unternehmen keine besonderen Verpflichtungen auferlegen.

V. Sind Sondermaßnahmen für KMU vorgesehen?

Nein.

VI. Welche Auswirkungen sind zu erwarten?

1. Durch die Aufhebung der Umtauschpflicht im Sinne der Richtlinie 80/1263/EWG werden alle Unternehmen, deren Beschäftigte ihren gewöhnlichen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegen, feststellen, daß diese im Vergleich zu heute eine größere Freizügigkeit innerhalb der Gemeinschaft genießen (siehe Begründung von Artikel 10 sowie erster und neunter Erwägungsgrund).

2. In einigen Mitgliedstaaten wird die Zahl der Bewerber um eine Fahrerlaubnis voraussichtlich steigen, da das Ausbildungsprogramm der Fahrschulen nach Anhang II der Richtlinie ausgedehnt wird und für jede Fahrzeugklasse dann besondere Prüfungsvorschriften gelten. So werden einige Mitgliedstaaten, in denen für einige Fahrzeugklassen kein besonderer Führerschein erforderlich ist, z.B. den Führerschein für Krafträder oder den Führerschein der Klassen C und D für bestimmte Klassen von Lastkraftwagen und Bussen, einführen müssen, sobald die Richtlinie in Kraft tritt. Deshalb wird eine gezielte Ausbildung erforderlich sein.

Dies könnte sich auf die Beschäftigungslage in den Fahrschulen einiger Mitgliedstaaten positiv auswirken.

3. Die Maßnahme wird sich nur geringfügig auf die Beschäftigungslage in den Verkehrsunternehmen und auf deren Wettbewerbsfähigkeit auswirken, da die vorgeschlagene Richtlinie die derzeitige Lage der Verkehrsunternehmer nicht berührt und der Fahrerberuf weiterhin durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20.12.1985 geregelt wird.

Die im Richtlinienvorschlag vorgesehene Harmonisierung der Fahrzeugklassen (durch Aufhebung der nach der bestehenden Richtlinie möglichen Ausnahmeregelung) und die Einführung fakultativer Unterklassen, insbesondere der beschränkten Führerscheine C und D, setzen zwar höheres Fachwissen voraus, wirken sich jedoch nicht auf die Beschäftigungslage aus.

VII. Wurden die Sozialpartner gehört?

Nein.

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

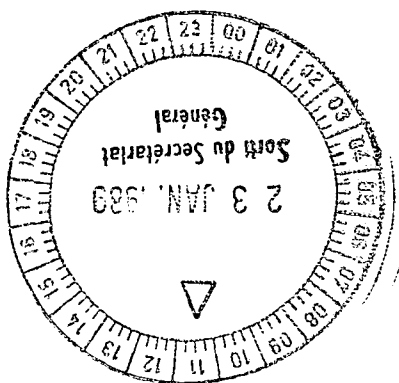
COM(88) 705 def.

VERSIONE REVEDUTA

Bruxelles, 13 gennaio 1989

Proposta di
DIRETTIVA DEL CONSIGLIO
concernente la patente di guida

(presentata dalla Commissione)



RELAZIONE

A. Considerazioni generali

1. Nel quadro di un programma di azioni comunitarie sulla sicurezza stradale, nel 1972 la Commissione ha trasmesso al Consiglio una proposta di direttiva relativa all'armonizzazione delle legislazioni in materia di patenti di guida per autoveicoli (1).

A seguito dei pareri formulati dal Parlamento europeo nel 1974 (2) e dal Comitato economico e sociale nel 1973 (3), e per tener conto segnatamente dell'accordo sui requisiti minimi necessari per il rilascio e la validità delle patenti di guida (APG) del 1º aprile 1975, messo a punto dalla Commissione economica per l'Europa di Ginevra, tale proposta è stata modificata nel 1976 (4).

Lo stesso anno, il Parlamento europeo e il Comitato economico e sociale hanno formulato un nuovo parere sulla proposta modificata ((5) e (6)).

2. Nella sessione del 4 dicembre 1980, il Consiglio ha adottato la suddetta proposta col titolo "Prima direttiva del Consiglio, del 4 dicembre 1980, relativa all'istituzione di una patente di guida comunitaria n. 80/1263/CEE (7).

(1) GU n. C 119 del 16.11.1972, pag. 9.1.

(2) GU n. C 55 del 13.05.1974, pag. 4

(3) GU n. C 60 del 26.07.1973, pag. 1

(4) GU n. C 8 del 13.01.1976, pag. 2

(5) GU n. C 238 dell'11.10.1976, pag. 43

(6) GU n. C 97 del 23.08.1976, pag. 32

(7) GU n. L 375 del 31.12.1980, pag. 1

Tale direttiva, entrata in applicazione nelle sue linee essenziali il 1° gennaio 1983, prevede essenzialmente che, qualora il titolare di una patente di guida rilasciata in uno Stato membro trasferisca la sua normale residenza in un altro Stato membro, la patente medesima resti valida per un periodo massimo di un anno e debba essere sostituita prima dello scadere di tale termine, con una patente rilasciata dal secondo Stato. A decorrere dal 1° gennaio 1986, la direttiva ha introdotto anche un modello comunitario di patente che si ispira a quello stabilito dalla Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale (1). Questi principi, del reciproco riconoscimento e della sostituzione sono accompagnati dalle norme relative al rilascio delle patenti : superamento di un esame pratico e teorico, soddisfacimento di requisiti sanitari minimi, che ricalcano nella loro totalità l'accordo APG già citato.

3. Tuttavia, tra le varie legislazioni nazionali si riscontrano ancora disparità, talora notevoli, per quanto riguarda le categorie di veicoli, l'età minima prevista per il rilascio di una patente di guida e la durata di validità della stessa, ma anche riguardo alle condizioni di esercitazione e di formazione. Queste disparità si spiegano, in parte, con le possibilità di deroga offerte dalla direttiva attuale. E' stato possibile attenuarne alcune quando vennero stabilite le equivalenze tra patenti nella misura in cui differivano le categorie nazionali. Tuttavia il persistere di sistemi divergenti non facilita, ad esempio, il controllo delle patenti in caso di necessità.
4. Queste difficoltà non erano sconosciute quando fu adottata la prima direttiva, in quanto essa prevedeva una seconda tappa che avrebbe fissato :
 - le categorie di veicoli (art. 3)
 - la durata di validità delle patenti (art. 7)
 - le norme relative alle prove che i conducenti devono superare, e alla concessione della patente di guida (art. 10).

(1) Atto finale della Convenzione sulla circolazione stradale, elaborato a Vienna nel novembre 1968 dalla Conferenza delle Nazioni Unite sulla circolazione stradale.

5. D'altro canto, il programma di lavoro della Commissione per il 1985 ha precisato che quest'ultima si impegnava a presentare una proposta volta a garantire il riconoscimento della patente di guida in tutta la Comunità indipendentemente dallo Stato di residenza del titolare della patente. Questo riconoscimento rientra nell'insieme delle misure proposte dalla Commissione nel quadro dell'"Europa dei cittadini".
6. Proprio per rispondere a questi vari impegni, la Commissione propone la presente direttiva destinata a sostituire la direttiva 80/1263/CEE e a facilitare nel contempo la sicurezza della circolazione.

B. Considerazioni particolari

- I. I riferimenti indicati qui di seguito riguardano la numerazione degli articoli della nuova direttiva.

ad Articolo 1

La nuova versione comporta modifiche sostanziali :

La menzione all'articolo 1, paragrafo 1 della direttiva 80/1263/CEE sulla validità della patente di guida di modello comunitario con riserva dell'articolo 8 (vale a dire l'obbligo di sostituzione nel caso in cui il titolare di una patente rilasciata da uno Stato membro acquisisca normale residenza in un altro Stato membro) è soppressa, in quanto la proposta di nuova direttiva sancisce il riconoscimento reciproco senza l'obbligo di sostituzione.

ad articolo 2

Questo nuovo articolo introduce la definizione di "residenza normale" come deve intendersi nell'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera b) e dell'articolo 10.

L'articolo 8, paragrafo 1, lettera b) prevede che il rilascio della patente di guida sia subordinato all'esistenza della "residenza normale" nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida. Analogamente, l'articolo 10 prevede che la facoltà di sostituzione, a richiesta del titolare, sia subordinata all'acquisizione di una residenza normale.

Tale definizione mira a risolvere i problemi che sono sorti nell'interpretazione nel concetto di "residenza normale" in sede di applicazione della direttiva 80/1263/CEE.

ad articolo 4

E' sostituito il termine "peso" col termine "massa" onde conformarsi alla direttiva n. 80/181/CEE del Consiglio del 20 dicembre 1979 (1).

Nel primo paragrafo sono state introdotte alcune modifiche rispetto alle definizioni della Convenzione di Vienna già citate per eliminare talune ambiguità.

Il paragrafo 3 introduce nella categoria E talune sottocategorie risultanti dalla definizione della stessa.

Giova ricordare che non essendo prevista alcuna deroga per queste categorie e sottocategorie, le attuali disparità sono destinate a scomparire; tre Stati membri hanno infatti categorie diverse da quelle dell'attuale articolo 3.

Il paragrafo 4 introduce alcune sottocategorie per tener conto di recenti sviluppi riguardo alla categoria A. La categoria A si divide in due sottocategorie: la prima per cilindrata fino a 400 cm^3 , la seconda per cilindrata superiori a 400 cm^3 . Peraltro è introdotta una sottocategoria facoltativa per i motocicli leggeri.

Una formazione adeguata e la possibilità di guidare, per tappe, veicoli di grossa cilindrata dovrebbero ridurre il numero di incidenti, spesso mortali, di cui sono vittime giovani motociclisti. Attualmente, in numerosi Stati membri esistono sottocategorie nella categoria A, mentre altri Stati membri prevedono di crearne.

Il paragrafo 5 introduce sottocategorie facoltative per tener conto delle situazioni esistenti. Un nuovo articolo dispone che la situazione venga riesaminata dopo 5 anni per generalizzare queste sottocategorie o sopprimerle. Esse rispondono ai seguenti obiettivi:

(1) GU L 39/40 del 15.2.1980.

Categoria B

E' prevista una sottocategoria per i quadricicli e i tricicli (questi ultimi sono stati trasferiti dalla categoria A alla categoria B). L'impiego di queste "vetturette" è in continuo aumento, almeno in taluni Stati membri, e la loro ammissione alla categoria dei motocicli sarebbe molto artificiosa. Si ravvisa l'opportunità di evitare che i candidati alla loro guida, spesso persone anziane, debbano effettuare l'esame di guida su una vettura normale della categoria B, soprattutto su un motociclo.

Sottocategoria C

Questa sottocategoria si ritrova nel regime in vigore in taluni Stati membri in cui una patente assimilata alla patente B consente di guidare veicoli di massa non superiore a 75 q. Poiché questa situazione ha favorito lo sviluppo di un parco importante di veicoli industriali leggeri, sembra opportuno prevedere un esame specifico da effettuarsi su un veicolo dalle caratteristiche meno esigenti di quelle previste per il veicolo stabilito per la categoria C nel suo complesso.

Sottocategoria D

Questa sottocategoria comprenderebbe i "minibus" molto diffusi in taluni Stati membri.

Sottocategorie C + E e D + E

Derivano dalle sottocategorie previste nell'ambito delle sottocategorie C e D.

Il paragrafo 5 ricalca le definizioni del paragrafo 4 dell'articolo 3 della direttiva n. 80/1263/CEE, eccezion fatta per quella dei motocicli che è modificata per escludere i tricicli. Un nuovo comma definisce i tricicli e i quadricicli.

Il paragrafo 6 prevede una deroga alle velocità indicate per i motocicli, tricicli e quadricicli, che figurava già nel vecchio articolo 9. Essa è ripresa dalle definizioni della Convenzione di Vienna già citata.

ad articolo 5

Questo articolo riguarda le patenti rilasciate alle persone affette da minorazioni.

Il primo paragrafo ricalca le disposizioni figuranti nell'allegato III alla direttiva n. 80/1263/CEE.

Il secondo paragrafo prevede la possibilità per questi candidati di presentarsi alla prova pratica su un veicolo adatto alle necessità del loro stato; la patente è però valida solo per i veicoli adattati in modo analogo.

Non vi figura il secondo paragrafo dell'articolo 4 della direttiva n. 80/1263/CEE.

ad articolo 6

Paragrafo 1

Il comma a) subordina il rilascio della patente C e D al possesso della patente B. Questa disposizione, già in vigore in parecchi Stati membri, è anche quella auspicata dall'ECE/ONU.

Paragrafo 2

Il comma a) prevede la convalida per la categoria B + E delle patenti rilasciate per le sottocategorie C + E e D + E, dal momento che, per conseguire le patenti C e D, occorre essere titolari della patente B.

Il comma b) prevede la convalida della patente C + E per la sottocategoria D + E se il titolare è già in possesso della patente D. Le qualifiche per la sottocategoria C + E e la categoria D possono essere estese, senza esami e senza alcun rischio, alla sottocategoria D + E.

Paragrafo 3

Le previste convalide valgono solo su scala nazionale; esse sono già attuate in due Stati membri. In linea di massima, non possono essere reinscritte su una patente sostituita, se lo Stato membro in causa non le pratica. Qualsiasi Stato membro può d'altro canto vietare la guida, sul proprio territorio, di qualsiasi veicolo, se il conducente non abbia superato l'esame all'uopo stabilito.

ad articolo 7

La facoltà concessa dall'articolo 5 della direttiva n. 80/1263/CEE a ciascuno Stato membro di stabilire l'età minima a partire dalla quale può essere rilasciata la patente di guida presente degli inconvenienti e, in determinati casi, può ostacolare la libera circolazione dei conducenti.

Proprio per questo motivo è stato proposto di fissare per le categorie A e B e la sottocategoria B + E l'età minima a partire dalla quale può essere rilasciata la patente di guida e di fondarsi sulle disposizioni figuranti nel regolamento sociale relativo ai trasporti su strada (1) per le altre categorie e sottocategorie.

(1) Regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985 relativo all'armonizzazione di talune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1).

ad articolo 8

Il paragrafo 1 ricalca il paragrafo 1 a) e lettera b) dell'articolo 6 della direttiva n. 80.1263/CEE.

Il paragrafo 3 è introdotto onde precisare che le disposizioni nazionali in materia di sospensione del diritto di avvalersi della patente di guida dovranno applicarsi ai conducenti che non soddisfano più ai requisiti di conoscenze e di idoneità di cui agli allegati II e III. Questa disposizione complementare si basa, in parte, sulla Convenzione di Vienna già citata e si sostituisce al punto 27 dell'allegato III, paragrafi 4 e 5 riprendono il testo emendato delle "Altre disposizioni" dell'allegato III.

ad articolo 9

Il testo di questo articolo riprende il testo dell'articolo 7 della direttiva n. 80/1263.CEE.

ad articolo 10

Rispetto all'articolo 8 della direttiva n. 80/1263/CEE, questo articolo introduce il principio secondo cui, in caso di cambiamento di residenza normale da uno Stato ad un altro, non vi è più obbligo di sostituzione. Nondimeno, lo stesso articolo prevede che il titolare di una patente che acquisisca la sua residenza normale in un altro Stato membro e che preferisca possedere la patente dello Stato di residenza, avrà facoltà, previa richiesta, di ottenere la sostituzione della sua patente con una patente rilasciata dallo Stato nel quale ha acquisito la sua nuova residenza normale.

ad articolo 11

Questo articolo mantiene la possibilità di stabilire delle equivalenze tra le patenti rilasciate per le sottocategorie facoltative.

ad articolo 12

Questo nuovo articolo prevede la revisione, cinque anni dopo l'entrata in vigore della direttiva, della situazione riguardante le sottocategorie facoltative, come già indicato nelle osservazioni riguardanti l'articolo 4.

ad articolo 13

Si propone di stabilire un periodo transitorio di tre anni, dopo la data di attuazione della direttiva, durante il quale è consentita l'utilizzazione dei veicoli per la prova pratica in servizio a tale data. Tale disposizione non riguarda ovviamente i veicoli conformi a quelli definiti nell'allegato II, punto 8.1.2.

ad articolo 14

Dato che il regolamento sociale relativo ai trasporti su strada già citato è direttamente applicabile negli Stati membri, non è necessario adottare alcuna disposizione in materia di età minima alla quale può essere rilasciata la patente di guida ai fini dell'attuazione della direttiva nei casi in cui i trasporti di cui all'articolo 7.1, lettere b), c), d) della direttiva entrino nel campo di applicazione del regolamento summenzionato.

ad articolo 15

Per maggiore chiarezza e tenuto conto della rilevanza delle modifiche proposte, si è ravvisata l'opportunità di abrogare la direttiva n. 80/1263/CEE e di sostituirla con la presente direttiva.

ad articolo 16

Nessuna osservazione.

II. ad allegato I

Le modifiche proposte riguardano, da un lato, l'introduzione della traduzione del termine "patente di guida" in spagnolo e in portoghese sulla pagina di copertina e, dall'altro, la modifica delle definizioni delle varie categorie di veicoli per uniformarle con quelle dell'articolo 4 della direttiva.

E' stata abrogata la facoltà di sopprimere la data di rilascio della patente di guida di cui all'allegato I della direttiva n. 80/1263/CEE.

ad allegato II

L'esame di guida rientra nel processo inteso a far passare il candidato alla guida di un veicolo motore, dallo stadio di formazione a quello di una guida sicura. A giudizio degli esperti che hanno partecipato ai lavori di

elaborazione di questa proposta, la formazione costituisce la tappa più importante del processo suddetto. La prova pratica consente di accertare principalmente se i requisiti indispensabili per la guida di un autoveicolo non superino l'abilità al volante del candidato, e se questi sia in grado di far fronte ai condizionamenti della circolazione e di controllare le sue proprie reazioni.

Non è tuttavia possibile stabilire, a livello comunitario, un quadro unico di formazione dal momento che taluni Stati membri ammettono la possibilità di una trafila libera di accesso alla prova che non passi attraverso una scuola-guida. Si è tuttavia ravvisata l'opportunità di non limitarsi ad un semplice elenco di materie d'esame avulse dal contesto in cui lo stesso si colloca, ma di precisare i criteri cui deve soddisfare qualsiasi conducente di veicolo a motore per guidare con assoluta sicurezza. Tali criteri corrispondono, ovviamente, agli obiettivi cui dovrebbe informarsi qualsiasi programma di formazione alla guida, cioè requisiti psicomotori e attitudinali di comprensione e di trasferimento in pratica delle conoscenze acquisite. I primi sono accertati al momento del controllo dell'idoneità e dei comportamenti, i secondi in sede di controllo delle conoscenze.

Il contenuto delle prove di controllo, di cui sopra, rispetta i requisiti minimi stabiliti nell'APG del 1975, già citato, ma tiene anche conto di talune esigenze della normativa comunitaria emerse dopo tale data.

La durata minima della prova pratica di guida è stata sensibilmente estesa; essa differisce peraltro a seconda che si tratti delle categorie A e B, da una parte, e delle altre categorie, dall'altra.

Il nuovo allegato definisce anche i veicoli per la prova pratica per ciascuna categoria e sottocategoria; l'attuale allegato II si limita solo alle categorie C, D e E. La massa minima del veicolo utilizzato per la prova della categoria C è stata portata a 110 q.li. Per quanto riguarda la categoria D, si propone di sopprimere il criterio del numero di posti, che non è rappresentativo, ma si suggerisce di portare la lunghezza del veicolo di esame da 7 a 9 m. Vengono anche stabilite, per le varie categorie, le velocità che il veicolo per la prova deve poter raggiungere.

ad allegato III

Il nuovo allegato è stato elaborato con la partecipazione di un gruppo di esperti governativi la maggior parte dei quali costituita da medici.

Non viene rimesso in causa il contenuto del vecchio allegato III, ma parecchi punti sono stati formulati diversamente.

Per quanto riguarda la vista, la redazione è stata semplificata, anche se i requisiti continuano ad essere molto rigorosi. In altri casi, l'elenco delle malattie è stato soppresso, potendo dare l'impressione di essere esauriente. Si è anche tenuto conto dei progressi della medicina compiuti dal 1975 quando venne elaborato il vecchio allegato III.

Sono stati tuttavia introdotti nuovi requisiti per gli esami medici. I candidati e i conducenti del gruppo 1 (categorie A e B) che hanno compiuto 75 anni e i conducenti del gruppo 2 (altre categorie) verranno sottoposti ad esami periodici prescritti dalla legislazione nazionale.

Il punto 27 e le "Altre disposizioni" dell'allegato III della direttiva n. 80/1263/CEE figurano, in forma emendata, all'articolo 8 della direttiva.

Proposta di
DIRETTIVA DEL CONSIGLIO
concernente la patente di guida

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITA' EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo (1),

visto il parere del Comitato economico e sociale (2),

considerando che, ai fini della politica comune dei trasporti e nell'intento di contribuire a migliorare la sicurezza della circolazione stradale nonché a facilitare la circolazione delle persone che si stabiliscono in uno Stato membro diverso da quello nel quale hanno sostenuto un esame di guida, è opportuno che vi sia una patente di guida nazionale conforme al modello comunitario, riconosciuta reciprocamente dagli Stati membri senza obbligo di sostituzione;

considerando che una prima tappa in questo senso è stata compiuta con la prima direttiva 80/1263/CEE del Consiglio (3) che ha definito il modello comunitario di patente nazionale e il reciproco riconoscimento da parte degli Stati membri delle patenti di guida nazionali nonché la sostituzione della patente di quei titolari che trasferiscono la loro residenza o il loro luogo di lavoro da uno Stato membro ad un altro; che si devono proseguire i progressi compiuti in tal senso;

(1)

(2)

(3) GU n. L 375 del 31.12.1980, pag. 1.

considerando che è opportuno mantenere il modello comunitario di patente nazionale definito dalla prima direttiva 80/1263/CEE, apportandovi alcuni adattamenti linguistici per tener conto dell'adesione della Spagna e del Portogallo;

considerando che, per rispondere ad esigenze imprescindibili di sicurezza della circolazione, è necessario fissare condizioni minime per il rilascio della patente di guida;

considerando che l'articolo 3 della direttiva 80/1263/CEE stabilisce che le disposizioni definitive volte a generalizzare nella Comunità le categorie di veicoli di cui all'articolo medesimo, devono essere adottate senza possibilità di deroga, analogamente per quanto riguarda le condizioni di validità delle patenti di guida;

considerando che è opportuno prevedere la possibilità di suddividere tali categorie di veicoli per permettere segnatamente di accedere gradualmente alla guida dei veicoli più potenti;

considerando che occorre adottare disposizioni specifiche per consentire l'accesso alla guida dei veicoli a persone affette da minorazioni fisiche;

considerando che l'articolo 10 della direttiva 80/1263/CEE prevede una maggiore armonizzazione delle norme relative agli esami che i conducenti devono superare nonché al rilascio della patente di guida; che a tal fine occorre definire le conoscenze, le capacità e i comportamenti necessari per la guida degli autoveicoli, nonché strutturare l'esame di guida in funzione di questi concetti e ridefinire le norme minime riguardo ai requisiti fisici e psichici della guida di detti veicoli;

considerando che le disposizioni dell'articolo 8 della direttiva 80/1263/CEE e, in particolare, l'obbligo di sostituire le patenti entro un anno in caso di cambiamento di residenza, costituiscono un ostacolo alla libera circolazione delle persone e sono quindi inammissibili tenuto conto dei progressi compiuti in vista dell'integrazione europea;

considerando che, per facilitare la circolazione delle persone che intendono stabilirsi in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la loro patente di guida anteriormente alla data in cui ha efficacia la presente direttiva, è opportuno che gli Stati membri di residenza garantiscano il reciproco

riconoscimento delle patenti di guida nelle condizioni di validità stabilite dagli Stati membri che hanno rilasciato le medesime, e senza che sia necessario procedere ad una sostituzione delle patenti,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA :

Articolo 1

1. Gli Stati membri, conformemente alle disposizioni della presente direttiva, istituiscono la patente nazionale di guida secondo il modello comunitario descritto nell'allegato I.
2. La patente di guida di modello comunitario ai sensi della presente direttiva nonché le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri anteriormente alla data, in cui ha efficacia la presente direttiva sono riconosciute reciprocamente dagli Stati membri; le condizioni di validità vengono stabilite dallo Stato che ha rilasciato la patente, quale che sia lo Stato di residenza del titolare della patente.

Articolo 2

Ai fini dell'applicazione della presente direttiva, si intende per "residenza normale" il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia almeno 185 giorni per anno civile, a motivo di legami personali e professionali o, nel caso di una persona priva di legami professionali, a motivo di legami personali che rivelino uno stretto rapporto tra la persona e il luogo in cui abita.

Tuttavia, nel caso di una persona avente legami professionali in un luogo diverso da quello dei legami personali e che, pertanto, debba soggiornare alternativamente in località diverse situate in due o più Stati membri, si presume che la residenza normale sia la località sede dei legami personali, sempreché tale persona vi ritorni regolarmente. Quest'ultima condizione non è richiesta se la persona soggiorna in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione di durata determinata. La frequenza di un'università o di una scuola non implica il trasferimento della residenza normale.

Articolo 3

1. La sigla distintiva dello Stato membro che rilascia la patente di guida figura nell'ovale disegnato a pagina 1 del modello comunitario di patente di guida.
2. Gli Stati membri adottano tutte le disposizioni necessarie per evitare i rischi di falsificazione delle patenti di guida.

Articolo 4

1. La patente di guida di cui all'articolo 1 autorizza a guidare i veicoli delle seguenti categorie :

categoria A : motocicli, con o senza sidecar;

categoria B : autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto;

categoria C : autoveicoli diversi da quelli della categoria D, la cui massa massima autorizzata supera 3500 kg;

categoria D : autoveicoli destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto;

categoria E : complessi di veicoli agganciati, la cui motrice rientra nelle categorie B, C o D per le quali il conducente è abilitato, ma che non rientrano di per sé nelle categorie succitate.

2. Il paragrafo 1 può applicarsi agli autoveicoli delle categorie B, C e D ai quali sia agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg.

3. Nell'ambito della categoria E viene rilasciata una patente speciale per guidare i complessi di veicoli seguenti :

sottocategoria B + E : complessi di veicoli agganciati composti di una motrice rientrante nella categoria B e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg.

Tuttavia, sempreché :

- la massa massima autorizzata del rimorchio non ecceda la massa a vuoto dell'autoveicolo e
 - la massa massima autorizzata del complesso di veicoli agganciati non superi 3500 kg
- è sufficiente la patente di guida per la categoria B.

sottocategoria C + E : complessi di veicoli agganciati composti di una motrice rientrante nella categoria C e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg;

sottocategoria D + E : complessi di veicoli agganciati composti di una motrice rientrante nella categoria D e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg.

4. Nell'ambito della categoria A è rilasciata una patente specifica per guidare i seguenti veicoli:

- motocicli di cilindrata non superiore a 400 cm³, ovvero di potenza pari a 35 KW;
- motocicli di cilindrata superiore a 400 cm³, ovvero di potenza superiore a 35 KW.

Nell'ambito della sottocategoria corrispondente ai motocicli di cilindrata non superiore a 400 cm³ può essere rilasciata una patente specifica per guidare motocicli leggeri, di cilindrata non superiore a 125 cm³.

5. Nell'ambito delle categorie B, C e D e delle sottocategorie C+E e D+E può essere rilasciata una patente specifica per guidare i seguenti veicoli:

- categoria B : veicoli a motore a tre e a quattro ruote;
- categoria C : autoveicoli diversi da quelli della categoria D, la cui massa massima autorizzata supera 3500 kg senza peraltro eccedere 7500 kg;
- categoria D : autoveicoli destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore ad 8 ma non supera i 16, sempre escluso il posto del conducente;

- sottocategoria

C + E : complessi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria C, la cui massa massima autorizzata non supera 7500 kg e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg;

- sottocategoria

D + E : complessi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria D, il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non supera i 16, e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg.

6. Ai fini dell'applicazione del presente articolo s'intende :

- per "veicolo a motore" ogni veicolo munito di un motore di propulsione, che circola su strada con mezzi propri, ad eccezione dei veicoli che circolano su rotaie,
- per "motociclo", ogni veicolo a due ruote la cui velocità massima, per costruzione, è superiore a 50 km/ora o, se il veicolo è munito di motore termico di propulsione, di cilindrata superiore a 50 cm³. Il sidecar è assimilato a questo tipo di veicolo,
- per "triciclo" e "quadriciclo", ogni veicolo rispettivamente a tre o a quattro ruote che rientra nella categoria B, la cui velocità massima, per costruzione, è superiore a 50 km/ora o, se questi veicoli sono muniti di motore termico ad accensione comandata, di cilindrata superiore a 50 cm³, o avente altro motore di potenza equivalente. La massa a vuoto non può eccedere 500 kg. La massa a vuoto dei veicoli a propulsione elettrica non deve tener conto della massa delle batterie.

Gli Stati membri possono stabilire norme meno rigorose in materia di massa a vuoto e prevederne altre concernenti, per esempio, la cilindrata massima o la potenza.

- per "autoveicolo", un veicolo a motore che non sia un motociclo, destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di cose, ovvero al traino su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di cose. Questo termine comprende anche i filobus, ossia i veicoli collegati con una rete elettrica che non circolano su rotaie, ma non i trattori agricoli e forestali;

- per "trattore agricolo o forestale", ogni veicolo a motore, su ruote o cingolato, avente almeno due assi, la cui funzione principale risiede nella capacità di traino: specialmente concepito per trainare, spingere, trasportare o azionare macchine, attrezzature o rimorchi destinati ad essere impiegati nelle aziende agrarie o forestali, la cui utilizzazione per il trasporto su strada di persone o di cose o per il traino su strada di veicoli destinati al trasporto di persone o di cose è solo accessoria.
7. Previa consultazione della Commissione e sempreché ne sia fatta menzione sulla patente, gli Stati membri possono derogare alle velocità indicate al paragrafo 6, secondo e terzo trattino, a condizione di stabilire velocità inferiori.

Articolo 5

1. Ai candidati o ai conducenti minorati fisici si può rilasciare o rinnovare la patente di guida a determinate condizioni, se i veicoli da loro guidati siano adattati alle necessità del loro stato. Ogni restrizione annotata sulla patente deve precisare il tipo di adattamento apportato al veicolo, eventualmente le protesi che il candidato o il conducente deve portare e, se del caso, la durata di validità di tale restrizione.

Quando sia riconosciuto necessario l'uso di lenti correttive o di lenti intraoculari per la guida di veicoli, ciò deve essere menzionato sulla patente di guida.

2. Se, a causa di deficienze fisiche, il richiedente ottenga la patente di guida soltanto per taluni tipi di veicoli o per i veicoli adattati alle necessità del suo stato, la prova pratica di guida di cui all'articolo 8 verrà effettuata a bordo di tale veicolo. La patente di guida ottenuta dopo aver superato la prova pratica con un veicolo specialmente adattato è valida unicamente per i veicoli il cui adattamento corrisponda alle condizioni indicate sulla patente di guida.

Articolo 6

1. Il rilascio della patente di guida è subordinato alle seguenti condizioni :
- a) la patente per le categorie C o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B;

b) la patente per i complessi delle sottocategorie della categoria E può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di una delle categorie B, C o D.

2. La validità della patente di guida di cui all'articolo 1 è fissata come segue:

- a) la patente valevole per le sottocategorie C + E o D + E è valida per guidare complessi della sottocategoria B + E;
- b) la patente per la sottocategoria C + E è valida per la sottocategoria D + E, se il suo titolare è già in possesso di patente della categoria D.

3. A livello nazionale, gli Stati membri possono accordare le seguenti validità:

- a) la patente valevole per la categoria A può essere valida anche per guidare tricicli e quadricicli;
- b) la patente valevole per le categorie B, C o D può essere valida anche per guidare motocicli leggeri. Tale estensione della validità può tuttavia essere limitata ai veicoli per i quali sono previste norme meno rigorose di quelle previste dalla definizione di questa sottocategoria.

Articolo 7

1. In materia di età, il rilascio della patente di guida è subordinato alle seguenti condizioni:

a) Categoria A:

- motocicli di cilindrata non superiore a 400 cm^3 , ovvero di potenza non superiore a 35 KW: avere 18 anni compiuti.

Gli Stati membri possono derogare a questa disposizione e rilasciare tale patente di guida già dai 17 anni compiuti;

- motocicli di cilindrata superiore a 400 cm^3 , ovvero di potenza superiore a 35 KW: essere stato titolare di una patente di guida della sottocategoria immediatamente inferiore, per due anni.

b) Categoria B: avere 18 anni compiuti.

Gli Stati membri possono derogare a questa disposizione e rilasciare tale patente di guida già dai 17 anni compiuti.

c) Categoria C: per i conducenti addetti al trasporto di merci le condizioni da soddisfare, in materia di età, per il conseguimento della patente di guida sono quelle stabilite dal regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (1).

(1) GU n. L 370 del 31.12.1985, pag. 1.

d) Categoria D: per i conducenti addetti al trasporto di viaggiatori, le condizioni da soddisfare, in materia di età, per il conseguimento della patente di guida sono quelle stabilite dal regolamento (CEE) n. 3820/85.

e) Categoria E:

i) sottocategoria B + E: vedansi le condizioni stabilite per la categoria B,

ii) sottocategoria C + E: vedansi le condizioni stabilite per la categoria C,

iii) sottocategoria D + E: vedansi le condizioni stabilite per la categoria D.

f) Sottocategorie facoltative:

- motocicli leggeri di cilindrata fino a 125 cm³: avere 16 anni compiuti;

- tricicli e quadricicli: avere 16 anni compiuti.

2. Gli Stati membri possono rifiutarsi di riconoscere la validità sul loro territorio di una patente di guida il cui titolare non abbia ancora compiuto 18 anni.

Articolo 8

1. Il rilascio della patente di guida è subordinato inoltre :

a) al superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti e di una prova di controllo delle cognizioni, nonché al soddisfacimento di norme mediche, le cui condizioni minime non potranno essere meno severe di quelle previste dagli allegati II e III;

b) alla residenza normale o alla prova della qualifica di studente nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida.

2. Previo parere conforme della Commissione, gli Stati membri possono applicare per il rilascio della patente di guida le disposizioni della loro normativa nazionale relative a condizioni diverse da quelle di cui al paragrafo 1, purché obiettivamente giustificate.

3. Le disposizioni nazionali in materia di sospensione o di ritiro del diritto di usare la patente di guida dovranno applicarsi anche ai conducenti che non soddisfino più ai requisiti previsti per il rilascio o il rinnovo della patente di guida, per quanto riguarda le conoscenze, le capacità ed i comportamenti inerenti alla guida di un autoveicolo, nonché lo stato di salute del titolare della patente di guida, con riserva, in quest'ultimo caso, di un parere medico autorizzato.

4. Le disposizioni dell'allegato III non impediscono ad uno Stato membro di prevedere che un conducente che abbia ottenuto la patente di guida anteriormente al 1° luglio 1990 a condizioni meno severe di quelle previste da tale allegato possa ottenere il rinnovo periodico della patente alle stesse condizioni alle quali l'ha ottenuta.

5. Previo parere conforme della Commissione, gli Stati membri possono derogare alle disposizioni dell'allegato III, quando tali deroghe siano compatibili con i progressi della medicina e con i principi stabiliti in tale allegato.

Articolo 9

Fatte salve le disposizioni che il Consiglio adotterà in materia, ogni Stato membro conserva il diritto di stabilire, in base a criteri nazionali, la durata di validità delle patenti di guida comunitarie che esso rilascia.

Articolo 10

1. Nel caso in cui il titolare di una patente di guida in corso di validità rilasciata da uno Stato membro, acquisti la residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere la sostituzione della propria patente di guida con una equipollente rilasciata dalle autorità competenti dello Stato in cui ha stabilito la nuova residenza.
2. Spetta allo Stato membro che procede alla sostituzione verificare, se del caso, se la patente presentata sia effettivamente in corso di validità. Lo Stato membro che procede alla sostituzione restituisce la vecchia patente alle autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata.
3. Quando uno Stato membro sostituisce una patente rilasciata da un paese terzo con una patente di guida di modello comunitario, tale sostituzione, nonché ogni rinnovo o sostituzione successiva, vengono indicati sulla patente stessa. A tale patente non si applica l'articolo 1, paragrafo 2. In ogni caso, una patente di guida di modello comunitario può essere rilasciata solo se la patente rilasciata dal paese terzo è stata consegnata alle autorità competenti dello Stato membro che rilascia la nuova patente.

Articolo 11

Gli Stati membri definiscono le equipollenze, nella misura in cui essi ricorrono alle sottocategorie facoltative di cui all'articolo 4.

Articolo 12

Cinque anni dopo l'attuazione della direttiva e su proposta della Commissione, il Consiglio esamina le disposizioni nazionali relative alle sottocategorie facoltative eventualmente create in conformità dell'articolo 4, ai fini della loro armonizzazione o della loro soppressione.

Articolo 13

I veicoli utilizzati per la prova di verifica dei comportamenti e delle capacità di cui all'allegato II, messi in circolazione anteriormente al 1° luglio 1990, potranno essere utilizzati dopo tale data soltanto per un periodo di tempo non superiore a tre anni se non sono conformi ai criteri fissati per simili veicoli nell'allegato II, punto 8.1.2.

Articolo 14

1. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri adottano al più tardi entro il 31 dicembre 1989, le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative necessarie per l'attuazione della presente direttiva a decorrere dal 1° luglio 1990.

Tuttavia, non è necessario adottare alcuna disposizione per quanto riguarda l'articolo 7, paragrafo 1, lettere c), d), e)ii e e)iii della direttiva, nel caso in cui i veicoli interessati da detto articolo entrino nel campo d'applicazione definito nella Sezione II del regolamento (CEE) n. 3820/85.

2. Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'applicazione della presente direttiva.

Articolo 15

La prima direttiva 80/1263/CEE è abrogata.

Articolo 16

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì

Per il Consiglio,
Il Presidente

		STATO MEMBRO --- PATENTE DI GUIDA Kørekort Führerschein Άδεια οδήγησης Permiso de Conducción Driving Licence Permis de Conduire Ceadúnas Tiomána Rijbewijs Carta de Condução Modello delle COMUNITA' EUROPEE																		
1. Cognome 2. Nome 3. Data e luogo di nascita 4. Domicilio 5. Rilasciato da 6. A _____ il _____ 7. Valida fino al _____ 8. N _____ (firma, ecc.) (foto) Firma del titolare	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 60%;">Categorie di veicoli per cui la patente è valida</th> <th style="width: 30%;">Bollo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td>Motocicli > 50 km/h con o senza side-car</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td>Veicoli il cui massa massima autorizzata non eccede 35 q.li e il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, non è superiore a 8</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C</td> <td>Autoveicoli diversi da quelli di cui al punto D. il cui massa massima autorizzata è superiore a 35 q.li</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td>Autoveicoli destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, è superiore a 8</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">E</td> <td>Complesso di veicoli agganciati la cui motrice rientra nelle categorie B, C o D, ma che non rientrano in queste categorie</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Categorie di veicoli per cui la patente è valida	Bollo	A	Motocicli > 50 km/h con o senza side-car		B	Veicoli il cui massa massima autorizzata non eccede 35 q.li e il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, non è superiore a 8		C	Autoveicoli diversi da quelli di cui al punto D. il cui massa massima autorizzata è superiore a 35 q.li		D	Autoveicoli destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, è superiore a 8		E	Complesso di veicoli agganciati la cui motrice rientra nelle categorie B, C o D, ma che non rientrano in queste categorie		Indicazioni aggiuntive
	Categorie di veicoli per cui la patente è valida	Bollo																		
A	Motocicli > 50 km/h con o senza side-car																			
B	Veicoli il cui massa massima autorizzata non eccede 35 q.li e il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, non è superiore a 8																			
C	Autoveicoli diversi da quelli di cui al punto D. il cui massa massima autorizzata è superiore a 35 q.li																			
D	Autoveicoli destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, è superiore a 8																			
E	Complesso di veicoli agganciati la cui motrice rientra nelle categorie B, C o D, ma che non rientrano in queste categorie																			

222 mm

I commenti relativi al modello comunitario di patente di guida figurano a pag. 14.

A pag. 15 figura un esempio di patente di guida secondo il modello comunitario (patente belga).

Commenti relativi al modello della patente di guida figurante a pagina 13

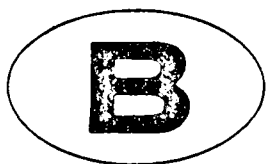
1. Il colore della patente comunitaria è rosa.
2. Sulla pagina di copertina:
 - la menzione dello Stato che rilascia la patente è facoltativa;
 - nell'ovale viene iscritta la sigla distintiva dello Stato membro che rilascia la patente;
 - la menzione "patente di guida" è apposta in grassetto nella(e) lingua(e) dello Stato membro che rilascia la patente. Essa è apposta in caratteri piccoli, dopo adeguato spazio, nelle altre lingue delle Comunità europee;
 - la menzione "modello delle Comunità europee" è apposta nella(e) lingua(e) dello Stato membro che rilascia la patente.
3. Le menzioni stampate sulle altre pagine sono redatte nella(e) lingua(e) dello Stato membro che rilascia la patente.
4. La pagina "indicazioni aggiuntive" è prevista per apporre, se del caso, annotazioni che restringono o estendono la definizione delle condizioni alle quali la patente è valida. La stessa pagina può essere utilizzata anche per iscriverci il termine di validità della patente, qualora questi possa variare.

Indicazioni aggiuntive	
Valida fino al:	Rinnovata fino al:
Rilasciata il:	Data del rinnovo:

5. Altre annotazioni possono essere apposte nelle pagine rimaste in bianco. Uno Stato membro può all'occorrenza menzionarvi categorie di veicoli non previste della presente direttiva o suddividere le categorie A, B, C, D, E nella pagina corrispondente.
6. Gli Stati membri hanno la facoltà di:
 - sopprimere la foto;
 - sostituire il domicilio con l'indirizzo postale;

FAC-SIMILE DI PATENTE DI GUIDA SECONDO IL MODELLO COMUNITARIO: PATENTE BELGA
(A TITOLO INDICATIVO)

KONINKRIJK BELGIË



RIJBEWIJS

Kørekort

Führerschein

Άδεια οδήγησης

Permiso de Conducción

Driving Licence

Permis de Conduire

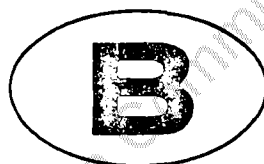
Ceadúnas Tiomána

Patente di Guida

Carta de Condução

Model van de
EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ROYAUME DE BELGIQUE



**PERMIS
DE CONDUIRE**

Kørekort

Führerschein

Άδεια οδήγησης

Permiso de Conducción

Driving Licence

Ceadúnas Tiomána

Patente di Guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Modèle des
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

ALLEGATO II

I. CONOSCENZE, ATTITUDINI E COMPORTAMENTI LEGATI ALLA GUIDA DI UN AUTOVEICOLO

1. Preambolo

I conducenti di qualsiasi autoveicolo dovranno avere, ai fini di una guida sicura, le conoscenze, le capacità e i comportamenti che consentano loro di:

- riconoscere i pericoli generati dalla circolazione e valutarne la gravità;
- avere la perfetta padronanza del loro veicolo per non dar luogo a situazioni pericolose e reagire in maniera adeguata qualora tali situazioni si presentino;
- osservare le norme di legge in materia di circolazione stradale, segnatamente quelle che hanno lo scopo di prevenire gli incidenti stradali e di garantire la scorrevolezza del traffico;
- individuare i difetti tecnici più importanti del loro veicolo, segnatamente quelli che pregiudicano la sicurezza, e provvedere a che vi sia posto opportuno rimedio;
- tener conto di tutti i fattori che influiscono sul comportamento dei conducenti (calcolo, fatica, difetti della vista, ecc.) per conservare appieno l'uso delle capacità necessarie alla sicurezza della guida;
- contribuire alla sicurezza di tutti gli utenti, in particolare dei più deboli e dei più esposti, mediante un atteggiamento attento alla personalità altrui.

2. Conoscenze

I conducenti dovranno dimostrare di possedere una conoscenza ed una buona comprensione dei seguenti campi:

- 2.1 l'importanza della vigilanza e degli atteggiamenti nei confronti degli altri utenti;
- 2.2 gli elementi meccanici legati alla sicurezza della guida, segnatamente poter indicare le difettosità più correnti che possono pregiudicare il sistema di direzione (sterzo), i pneumatici, le luci, i proiettori, gli indicatori di direzione, i catadiottri, i retrovisori, i tergicristalli, i lavavetri, il sistema di scappamento e le cinture di sicurezza per essere in grado di porvi rimedio in modo adeguato;
- 2.3 i più importanti principi relativi alla distanza di frenatura e alla tenuta di strada del veicolo in varie condizioni meteorologiche e secondo lo stato delle carreggiate;
- 2.4 le funzioni di percezione, valutazione e decisione, in particolare tempi di reazione e modifiche nel comportamento del conducente, legati agli effetti dell'alcole, delle droghe e dei medicinali, degli stati emotivi e della fatica;
- 2.5 i rischi specifici legati all'età e all'inesperienza degli altri utenti della strada, ivi compresi i pedoni, in particolare bambini, adolescenti, persone anziane, per prevedere il loro comportamento nelle diverse situazioni della circolazione;
- 2.6 le caratteristiche specifiche della guida dei vari tipi di veicoli, delle diverse condizioni di visibilità dei loro conducenti, che consentano di prevedere il comportamento dei medesimi o il movimento del veicolo nel traffico;

- 2.7 i rischi legati ai diversi stati della carreggiata, loro variazioni con le condizioni atmosferiche, con l'ora del giorno o della notte;
- 2.8 le caratteristiche dei diversi tipi di strade e le disposizioni di legge che ne derivano;
- 2.9 i dispositivi di sicurezza dei veicoli, segnatamente l'utilizzazione delle cinture di sicurezza e i dispositivi di sicurezza riguardanti i bambini;
- 2.10 le norme di utilizzazione del veicolo in relazione con l'ambiente (in particolare, rumori, inquinamento);
- 2.11 le norme di legge in materia di circolazione stradale, in particolare quelle riguardanti la segnaletica, le regole di precedenza e le limitazioni di velocità;
- 2.12 la normativa relativa ai documenti amministrativi connessi con l'utilizzazione del veicolo;
- 2.13 le disposizioni generali indicanti quale comportamento deve adottare il conducente in caso di incidente (collocare segnali, avvertire o dare l'allarme) nonché le misure che esso può prendere, se del caso, per soccorrere le vittime di incidenti stradali;
- 2.14 i fattori di sicurezza concernenti il carico del veicolo e le persone trasportate.

3. Attitudini

Le prescrizioni che seguono valgono sempreché siano compatibili con le caratteristiche del veicolo.

- 3.1 I conducenti dovranno essere capaci di prepararsi ad una guida sicura,
 - 3.1.1. verificando lo stato dei pneumatici, delle luci e dei proiettori, dei catadiottri, del sistema di direzione, dei freni, degli indicatori di direzione e del segnalatore acustico;

3.1.2. effettuando le necessarie regolazioni al fine di assumere una posizione corretta al posto di guida;

3.1.3. regolando i retrovisori e aggiustando la cintura di sicurezza;

3.1.4. controllando la chiusura delle porte.

3.2 I conducenti dovranno essere capaci di utilizzare i comandi del veicolo:

- il volante
- l'acceleratore
- la frizione
- il cambio
- il freno a mano e a pedale

nelle seguenti condizioni:

3.2.1. avviando il motore e partendo senza scosse (sia in piano, che in salita o in discesa);

3.2.2. accelerando fino ad una velocità conveniente mantenendo il veicolo su una traiettoria rettilinea anche durante i cambi di velocità;

3.2.3. adattando la velocità al momento di un cambio di direzione ad un incrocio a destra o a sinistra, eventualmente in spazi limitati, e controllando la traiettoria del veicolo;

3.2.4. effettuando una retromarcia, mantenendo una traiettoria rettilinea ed utilizzando la corsia adatta per effettuare la svolta a destra o a sinistra ad un incrocio;

- 3.2.5. invertendo la marcia utilizzando la marcia avanti e la retromarcia su una strada sufficientemente stretta;
 - 3.2.6. frenando per arrestarsi con precisione, utilizzando, se necessario, la capacità massima di frenatura del veicolo;
 - 3.2.7. parcheggiando il veicolo e lasciando un posto di parcheggio (parallelo, obliquo o perpendicolare) in marcia avanti e in retromarcia, sia in piano che in salita e in discesa.
- 3.3 Nelle condizioni indicate al punto 3.2., i conducenti dovranno essere capaci di utilizzare i seguenti comandi secondari del veicolo: tergicristalli, lavavetri, dispositivi antiappannamento e di regolazione dell'aerazione o del riscaldamento, illuminazione, ecc.

4. Comportamenti

- 4.1 I conducenti dovranno poter effettuare tutte le manovre ordinarie in situazioni di circolazione normali, con perfetta sicurezza, osservando tutte le precauzioni richieste:
- 4.1.1. facendo attenzione (anche con l'aiuto dei retrovisori) al profilo della strada, alla segnaletica orizzontale e verticale, ai rischi presenti o prevedibili;
 - 4.1.2. comunicando con gli altri utenti della strada mediante i segnali autorizzati;
 - 4.1.3. reagendo efficacemente in caso di pericolo alle effettive situazioni di rischio;
 - 4.1.4. rispettando le disposizioni di legge in materia di circolazione stradale nonché le istruzioni delle persone autorizzate a regolare la circolazione;
 - 4.1.5. rispettando gli altri utenti della strada.
- 4.2 I conducenti dovranno inoltre possedere, in talune situazioni del traffico, l'attitudine richiesta per potere con tutta sicurezza:

- 4.2.1. lasciare il ciglio del marciapiede e/o il posto di parcheggio;
- 4.2.2. circolare occupando una corretta posizione sulla carreggiata ed adattando la velocità alle condizioni del traffico e al tracciato della strada;
- 4.2.3. mantenere le distanze tra veicoli;
- 4.2.4. cambiare corsia;
- 4.2.5. superare veicoli in parcheggio ed in sosta, come pure ostacoli vari;
- 4.2.6. incrociare veicoli, anche in passaggi stretti;
- 4.2.7. effettuare sorpassi in varie situazioni;
- 4.2.8. abbordare ed attraversare passaggi a livello;
- 4.2.9. abbordare ed attraversare intersezioni;
- 4.2.10. effettuare la svolta a destra e a sinistra alle intersezioni o per lasciare la carreggiata;
- 4.2.11. prendere le necessarie precauzioni lasciando il veicolo.

5. Prescrizioni specifiche per la guida dei veicoli delle categorie A, C, D, C + E e D + E

5.1 Categoria A

I conducenti di veicoli di detta categoria dovranno saper:

- 5.1.1. aggiustare il casco e verificare gli altri dispositivi di sicurezza propri di questo tipo di veicolo;
- 5.1.2. sollevare il cavalletto centrale o la stampella laterale del motociclo e spostare il veicolo senza l'ausilio del motore, camminandovi accanto;

- 5.1.3. posteggiare la motocicletta issandola sul cavalletto o sulla stampella;
- 5.1.4. effettuare un'inversione ad U;
- 5.1.5. conservare l'equilibrio del veicolo a varie velocità, anche a bassa velocità, e in svariate situazioni di guida, anche in occasione del trasporto di un passeggero;
- 5.1.6. inclinare in curva.

5.2 Categorie C, D, C + E e D + E

I conducenti di veicoli di dette categorie dovranno dimostrare di possedere conoscenza e buona comprensione nei seguenti campi:

- 5.2.1. ostacolo della visibilità, per il conducente e per gli altri utenti, dovuto alle caratteristiche del loro veicolo;
- 5.2.2. influenza del vento sulla traiettoria del veicolo;
- 5.2.3. normativa in materia di pesi e dimensioni;
- 5.2.4. normativa relativa alle ore di riposo e alle ore di guida, nonché utilizzazione del cronotachigrafo;
- 5.2.5. principi di funzionamento dei sistemi di frenatura e del rallentatore;
- 5.2.6. precauzioni da prendere nei sorpassi per i rischi connessi con gli spruzzi d'acqua e di fango;
- 5.2.7. lettura di una carta stradale.
Inoltre, essi dovranno essere capaci di:
- 5.2.8. verificare l'assistenza di frenatura e di sterzo (servo sistemi);
- 5.2.9. utilizzare i vari sistemi di frenatura;

5.2.10. utilizzare il rallentatore;

5.2.11. adattare la traiettoria del loro veicolo in curva, tenuto conto della sua lunghezza e degli sbalzi anteriori e posteriore del medesimo.

5.3 Categorie C e C + E

I conducenti di veicoli di dette categorie dovranno:

5.3.1. conoscere i fattori di sicurezza concernenti il carico del loro veicolo.

5.4 Categoria C + E

I conducenti di veicoli di detta sottocategoria dovranno essere capaci di:

5.4.1. procedere all'agganciamento del rimorchio, o del semirimorchio, alla motrice e al suo sganciamento da quest'ultima.

5.5 Categoria D

I conducenti di veicoli di detta categoria dovranno dimostrare di possedere la conoscenza:

5.5.1. delle norme regolamentari relative alle persone trasportate;

5.5.2. del comportamento da assumere in caso di incidente.

Essi dovranno inoltre essere capaci di prendere

5.5.3. disposizioni particolari relative alla sicurezza del veicolo.

6. Utilizzazione del veicolo

Ogni conducente dovrà saper utilizzare il proprio veicolo su vari tipi di strada tanto in zona urbana quanto in aperta campagna, in svariate condizioni di densità del traffico, sia di giorno che di notte.

II. REQUISITI MINIMI PER GLI ESAMI DI GUIDA

Gli Stati membri adotteranno le necessarie disposizioni per accertare che i futuri conducenti abbiano effettivamente le conoscenze, le capacità e i comportamenti connessi con la guida di un autoveicolo. L'esame istituito a tal fine dovrà comportare:

- una prova di verifica delle conoscenze;
- una prova di controllo delle capacità e dei comportamenti.

Tale esame dovrà svolgersi nelle condizioni indicate in appresso.

7. Prova di verifica delle conoscenze

7.1 Forma

La forma sarà scelta in modo da permettere di accertare che il candidato possieda le necessarie conoscenze relative alle materie indicate nei paragrafi 2 e 5 del presente allegato.

7.2 Contenuto della prova riguardante tutte le categorie di veicoli

Nell'elenco che segue, si fa riferimento al paragrafo 2 dell'allegato.

7.2.1. La prova verterà obbligatoriamente su ciascuno dei punti elencati nell'ambito dei seguenti argomenti, mentre il contenuto per singolo punto è lasciato all'iniziativa di ciascuno Stato membro.

7.2.1.1 Norme di legge in materia di circolazione stradale
punto 2.11

7.2.1.2 Il conducente
punti 2.1 e 2.4

7.2.1.3 La strada
punti 2.3, 2.7 e 2.8

7.2.1.4 Gli altri utenti della strada
punti 2.5 e 2.6

7.2.1.5 Regolamento generale e varie
punti 2.12, 2.13 e 2.14

7.2.2. La prova prevista al precedente paragrafo 7.2.1. sarà
integrata da un controllo aleatorio relativamente ad uno
dei punti seguenti: 2.2, 2.9 e 2.10 concernenti il veicolo.

7.3 Disposizioni specifiche riguardanti le categorie C, D, C + E e D + E
La prova prevista al precedente paragrafo 7.2 sarà integrata per
i candidati alla guida dei veicoli delle categorie C, D, C + E e D + E:

7.3.1. da un controllo obbligatorio concernente i seguenti punti
che si riferiscono al paragrafo 5 del presente allegato.

7.3.1.1 Categorie C, D, C + E e D + E
punti 5.2.3, 5.2.4 (eccettuata l'utilizzazione del
cronotachigrafo trattata al punto 9.3.1) e 5.2.5

7.3.1.2 Categoria D
punti 5.5.1 e 5.5.2.

7.3.2. da un controllo aleatorio vertente su uno dei punti seguenti:
5.2.1., 5.2.2. e 5.2.6.

8. Prova di controllo delle capacità e dei comportamenti

8.1 Veicolo e suo equipaggiamento

- 8.1.1 La guida di un veicolo munito di cambio di velocità manuale è subordinata al superamento di un esame di controllo delle capacità e dei comportamenti, sostenuto su un veicolo munito di cambio di velocità manuale.

Se il candidato sostiene l'esame di controllo delle capacità e dei comportamenti su un veicolo munito di cambio di velocità automatico, ciò deve essere indicato su ogni patente rilasciata in base a tale esame. Ogni patente di guida recante tale menzione potrà essere utilizzata solo per la guida di un veicolo munito di cambio di velocità automatico.

- 8.1.2 Veicoli sui quali devono essere sostenute le prove di controllo delle capacità e dei comportamenti

Categoria A:

- sottocategoria motocicli di cilindrata non superiore a 400 cm^3 , ovvero di potenza non superiore a 35 KW: motociclo di potenza non inferiore a 20 KW ovvero di cilindrata non inferiore a 240 cm^3 e di massa non inferiore a 120 kg;
- sottocategoria motocicli di cilindrata superiore a 400 cm^3 ovvero di potenza superiore a 35 KW: motociclo di cilindrata non inferiore a 600 cm^3 ;
- sottocategoria facoltativa motocicli leggeri: motociclo di cilindrata non inferiore a 80 cm^3 .

Categoria B: veicoli della categoria B a 4 ruote, che devono poter raggiungere la velocità di almeno 100 km/h.

Sottocategoria facoltativa: triciclo e quadriciclo:

triciclo o quadriciclo che deve poter raggiungere la velocità di 60 km/h.

Categoria C: veicoli della categoria C la cui massa massima autorizzata non deve essere inferiore a 11 tonnellate e che deve poter raggiungere la velocità di 80 km/h.

Sottocategoria facoltativa per la patente C limitata:

veicolo della categoria C la cui massa massima autorizzata non deve essere inferiore a 4 tonnellate e che deve poter raggiungere la velocità di 80 km/h.

Categoria D: veicolo della categoria D la cui lunghezza non deve essere inferiore a 9 m e che deve poter raggiungere la velocità di 80 km/h.

Sottocategoria facoltativa per la patente D limitata:

veicolo della categoria D, che deve poter raggiungere la velocità di 80 km/h.

Categoria E: sottocategorie obbligatorie

B + E : complesso di massa massima autorizzata superiore a 35 q.li, costituito da un veicolo della categoria B e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata non deve essere inferiore a 12 q.li e che deve poter raggiungere la velocità di 100 km/h;

C + E : vale a dire

- autoarticolato la cui massa massima autorizzata non deve essere inferiore a 21 tonnellate e che deve poter raggiungere la velocità di 80 km/h, o

- complesso costituito da un veicolo della categoria C e da un rimorchio avente almeno due assi con passo di almeno 4 m, e di cui uno almeno deve essere asse di guida, la cui massa massima autorizzata (complesso agganciato) non deve essere inferiore a 21 tonnellate e che deve poter raggiungere la velocità di 80 km/h.

D + E : complesso costituito da un veicolo d'esame della categoria D e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata non deve essere inferiore a 12,50 q.li e che deve poter raggiungere la velocità di 80 km/h.

Sottocategorie facoltative:

C + E : complesso costituito da un veicolo della categoria C la cui massa massima autorizzata non deve essere inferiore a 4 tonnellate e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata non deve essere inferiore a 2 tonnellate. La lunghezza del complesso accoppiato non deve essere inferiore a 6 m. Il complesso dovrà raggiungere la velocità di 80 km/h.

D + E : complesso costituito da un veicolo d'esame della categoria D e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata non deve essere inferiore a 12,50 q.li e che deve poter raggiungere la velocità di 80 km/h.

8.2 Capacità e comportamenti che saranno verificati in sede di prova.
Le seguenti disposizioni valgono sempre che siano compatibili con le caratteristiche del veicolo.

8.2.1 Preparazione del veicolo

I candidati dovranno dimostrare di essere capaci di accingersi ad una guida sicura soddisfacendo obbligatoriamente alle prescrizioni seguenti che si riferiscono al paragrafo 3.1 del presente allegato.

Punti 3.1.2, 3.1.3 (per quanto riguarda la cintura di sicurezza, soltanto se prevista dalla legislazione), 3.1.4.

8.2.2 Padronanza tecnica del veicolo

I candidati dovranno dimostrare di essere capaci di utilizzare i comandi del veicolo soddisfacendo obbligatoriamente all'effettuazione corretta delle seguenti operazioni e manovre che si riferiscono al paragrafo 3.2 del presente allegato.

Punti 3.2.1 (partenza in piano e, possibilmente, in salita), 3.2.2, 3.2.3 e 3.2.6 (eccettuata l'utilizzazione della capacità massima di frenatura del veicolo che è trattata al punto 10.1.1).

Le manovre di cui ai punti 3.2.4, 3.2.5 e 3.2.7 saranno esaminate per sondaggio (almeno due manovre sui tre punti insieme, una delle quali comportante una retromarcia).

Le manovre previste al punto 3.2.5 potranno essere verificate per le categorie di veicoli C, D e E. I candidati al conseguimento di una patente per queste ultime categorie dovranno effettuare obbligatoriamente una retromarcia, descrivendo una curva il cui tracciato sarà lasciato all'iniziativa degli Stati membri.

8.2.3 Comportamenti nel traffico

I candidati dovranno effettuare obbligatoriamente tutte le seguenti operazioni che si riferiscono al paragrafo 4 del presente allegato in normali situazioni di circolazione, con perfetta sicurezza e con le precauzioni richieste.

Punti 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.9 e 4.2.10, nonché le operazioni previste ai punti 4.2.6, 4.2.7 e 4.2.8 qualora se ne presenti l'occasione.

8.3 Disposizioni specifiche concernenti le categorie A, C, D ed E.

I candidati alla guida dei veicoli delle categorie A, C, D ed E dovranno effettuare obbligatoriamente, oltre alle operazioni suindicate, quelle che si riferiscono al paragrafo 5 del presente allegato e riportate qui di seguito.

8.3.1 Categoria A

Punti 5.1.2 (sollevare il cavalletto di stazionamento o la stampella laterale della moto ed eventualmente spostare il veicolo senza l'ausilio del motore, camminandovi accanto), 5.1.3 e 5.1.6. L'aggiustamento del casco sarà verificato qualora il casco sia obbligatorio per legge. Per le verifiche di cui al punto 5.1.1 si procederà in modo aleatorio.

La conservazione dell'equilibrio (punto 5.1.5) verrà verificata obbligatoriamente a varie velocità, anche a bassa velocità, e in svariate situazioni di guida, ad eccezione del trasporto di passeggeri che è trattato al punto 9.1.2.1.

8.3.2 Categorie C,D,E

Punti 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10 e 5.2.11.

8.3.3 Categoria D

Punto 5.5.3.

9. Prova di verifica delle conoscenze o prova di controllo delle capacità e dei comportamenti

9.1 Le capacità ed i comportamenti dei candidati nei campi in appresso indicati saranno oggetto di esame obbligatorio, ma è lasciato all'iniziativa degli Stati membri fissare se lo saranno nel corso della prova di verifica delle conoscenze o nel corso della prova di controllo delle capacità e dei comportamenti.

9.1.1 Tutte le categorie

9.1.1.1 Verifiche, aleatorie, dello stato:
dei pneumatici, delle luci e dei proiettori, dei catadiottri, del sistema di direzione, dei freni, degli indicatori di direzione e del segnalatore acustico.

9.1.1.2 Necessarie precauzioni da prendere lasciando il veicolo.

9.1.2 Categoria A

9.1.2.1 Conservazione dell'equilibrio in caso di trasporto di un passeggero.

9.1.3 Categorie C, D, E

9.1.3.1 Utilizzazione del cronotachigrafo

9.1.4 Categoria C + E

9.1.4.1 Agganciamento del rimorchio, o del semirimorchio, alla motrice e suo sganciamento da quest'ultima.

9.1.4.2 Sicurezza del carico del veicolo

9.2 La lettura di una carta stradale potrà essere controllata o in sede di prova di verifica delle conoscenze, o in sede di prova di verifica delle attitudini e dei comportamenti.

10. Prova facoltativa di controllo delle capacità e dei comportamenti

Nel corso della prova di controllo della capacità e dei comportamenti potranno essere esaminati attitudini e comportamenti dei candidati nei campi in appresso indicati.

10.1 Tutte le categorie

10.1.1 Utilizzazione della capacità massima di frenatura del veicolo.

10.2 Categoria A

10.2.1 Inversione di marcia a U.

11. Valutazione della prova di controllo delle capacità e dei comportamenti

In ciascuna delle situazioni di guida, la valutazione verterà sull'abilità dimostrata dal candidato nel manovrare i diversi comandi del veicolo e sulla padronanza di cui lo stesso darà prova nell'inserirsi nella circolazione con perfetta sicurezza.

Nel corso della prova, l'esaminatore dovrà avvertire una sensazione di sicurezza. Gli errori di guida o un comportamento pericoloso che pregiudichino la sicurezza immediata del veicolo d'esame, dei suoi passeggeri o degli altri utenti della strada, che abbiano richiesto o meno l'intervento dell'esaminatore o dell'accompagnatore, comporteranno il fallimento della prova. L'esaminatore sarà tuttavia libero di decidere se convenga o meno condurre a termine la prova pratica.

12. Durata dell'esame

La durata dell'esame e la distanza da percorrere devono essere sufficienti per la valutazione delle attitudini e dei comportamenti prescritta ai precedenti paragrafi 8 e 9.

Il tempo minimo di guida dedicato al controllo dei comportamenti non dovrà in nessun caso essere inferiore a: 25 minuti per le categorie A e B, e 45 minuti per le altre categorie.

13. Luogo dell'esame

La parte dell'esame destinata a valutare la padronanza tecnica del veicolo può svolgersi su un terreno speciale. Quella destinata a valutare i comportamenti nella circolazione avrà luogo, possibilmente, su strade situate al di fuori degli agglomerati, su strade di rapido transito e su autostrade, nonché sulle strade urbane, presentanti i vari tipi di difficoltà che un conducente potrebbe incontrare.

E' auspicabile che l'esame possa svolgersi in diverse condizioni di densità del traffico.

ALLEGATO III

NORME MINIME CONCERNENTI L'IDONEITA' FISICA E MENTALE PER LA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE

DEFINIZIONI

1. Ai fini del presente allegato, i conducenti sono classificati in due gruppi:
 - 1.1. gruppo 1: conducenti di veicoli delle categorie A e B e della sottocategoria B + E,
 - 1.2. gruppo 2: conducenti di veicoli delle categorie C e D e delle altre sottocategorie della categoria E.
 - 1.3. La legislazione nazionale potrà prevedere disposizioni al fine di applicare ai conducenti di veicoli rientranti nella categoria B e che utilizzano la patente di guida per scopi professionali (tassì, ambulanze, ecc.) le disposizioni previste nel presente allegato per i conducenti del gruppo 2.
2. Per analogia, i candidati al rilascio o al rinnovo di una patente di guida sono classificati nel gruppo cui apparterranno quando il permesso sarà rilasciato o rinnovato.

ESAMI MEDICI

3. Gruppo 1: i candidati devono essere sottoposti a un esame medico se, durante l'espletamento delle formalità richieste o durante le prove cui si debbono sottoporre prima di ottenere la patente, risulta che sono colpiti da una o più delle incapacità menzionate nel presente allegato.

I candidati al rilascio di una patente di guida e i conducenti che hanno compiuto 75 anni devono sottoporsi ad esami medici periodici che saranno prescritti dalla legislazione nazionale.

4. Gruppo 2 : i candidati devono essere sottoposti a un esame medico prima del rilascio iniziale della patente e, successivamente, i conducenti devono sottoporsi agli esami periodici che saranno prescritti dalla legislazione nazionale.
5. Gli Stati membri potranno esigere, al momento del rilascio di una patente di guida, norme più severe di quelle menzionate nel presente allegato.

VISTA

6. Il candidato alla patente di guida dovrà sottoporsi ad esami appropriati per accertare la compatibilità della sua acutezza visiva con la guida dei veicoli a motore. Se c'è motivo di dubitare che la sua vista non sia adeguata, il candidato dovrà essere esaminato da una autorità medica competente. Durante questo esame, l'attenzione dovrà essere rivolta in particolare sulla acutezza visiva, sul campo visivo, sulla visione crepuscolare e sulle malattie progressive degli occhi.

Le lenti intraoculari non devono essere considerate lenti correttive ai fini del presente allegato.

Gruppo 1

- 6.1. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere una acutezza visiva, se del caso con correzione ottica, di almeno 0,6 utilizzando i due occhi insieme. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata se dall'esame medico risulta che il campo visivo è inferiore a 120° sul piano orizzontale o che l'interessato è colpito da un'altra affezione della vista tale da pregiudicare la sicurezza della guida. Qualora si scopra o si accerti una malattia degli occhi progressiva, la patente potrà essere rilasciata o rinnovata con esame periodico praticato da un'autorità medica competente

- 6.2. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida che ha una perdita funzionale totale della vista di un occhio o che utilizza soltanto un occhio, per esempio in caso di diplopia, deve avere una acutezza visiva di almeno 0,6, se del caso con correzione ottica. L'autorità medica competente dovrà certificare che tale condizione di vista monolare esiste da un tempo abbastanza lungo perché l'interessato vi si sia adattato e l'acutezza visiva di tale occhio sia normale.

Gruppo 2

- 6.3. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere un'acutezza visiva dei due occhi, se del caso con correzione ottica, di almeno 0,8 per l'occhio più sano e di almeno 0,5 per l'occhio meno sano. Se i valori di 0,8 e 0,5 sono raggiunti con correzione ottica, l'acutezza non corretta di ogni occhio deve essere pari a 0,05 oppure la correzione dell'acutezza minima (0,8 e 0,5) deve essere ottenuta con lenti la cui potenza non può superare più o meno 4 diottrie oppure con l'ausilio di lenti a contatto (visione non corretta = 0,05). La correzione deve essere ben tollerata. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata se il candidato o il conducente non ha un campo visivo normale oppure se è colpito da diplopia.

UDITO

7. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente del gruppo 2 se il suo udito è tanto difettoso da crearli difficoltà nell'esercizio dei suoi compiti.

MINORATI DELL'APPARATO LOCOMOTORE

8. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente colpito da affezione o anomalie del sistema locomotore, che rendano pericolosa la guida di un veicolo a motore.

Gruppo 1

- 8.1. La patente di guida con condizioni restrittive può essere rilasciata, se del caso, previo esame di un'autorità medica competente, al candidato o conducente fisicamente minorato. Il parere deve basarsi su una valutazione medica dell'affezione o dell'anomalia in questione ed eventualmente su una prova pratica; deve essere completato con l'indicazione del tipo di adattamento di cui il veicolo deve essere dotato, nonché della necessità o meno dell'uso di un apparecchio ortopedico, sempre che dalla prova di controllo dell'idoneità e del comportamento risulti che con tali dispositivi la guida non è pericolosa.
- 8.2. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato colpito da una affezione evolutiva con la riserva che l'interessato si sottoponga a controlli periodici per accertare se sia sempre capace di guidare il veicolo con piena sicurezza. La patente di guida senza controllo medico regolare può essere rilasciata o rinnovata quando la minorazione si sia stabilizzata.

Gruppo 2

- 8.3. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

AFFEZIONI CARDIOVASCOLARI

9. Le affezioni che possono esporre il candidato o conducente al rilascio o al rinnovo di una patente di guida a una improvvisa mancanza del suo sistema cardiovascolare, tale da provocare una repentina alterazione delle funzioni cerebrali, costituiscono un pericolo per la sicurezza stradale.

Gruppo 1

- 9.1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato colpito da gravi disturbi del ritmo.

- 9.2. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente portatore di uno stimolatore cardiaco, con parere di un medico autorizzato e controllo medico regolare.
- 9.3. Il rilascio o il rinnovo della patente di guida al candidato o conducente colpito da anomalie della tensione arteriosa sarà valutato in funzione degli altri dati dell'esame, delle eventuali complicazioni associate e del pericolo che esse possono costituire per la sicurezza della circolazione.
- 9.4. In generale, la patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente colpito da angina pectoris che si manifesti in stato di riposo o di emozione. Il rilascio o il rinnovo della patente di guida al candidato o conducente che sia stato colpito da infarto del miocardio è subordinato a un parere di un medico autorizzato e, se necessario, a un controllo medico regolare.

Gruppo 2

- 9.5. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

DIABETE MELLITO

10. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente colpito da diabete mellito, con parere di un medico autorizzato e regolare controllo medico specifico per ogni caso.

Gruppo 2

- 10.1 La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente di questo gruppo colpito da diabete mellito che necessiti di un trattamento con insulina, salvo casi eccezionali debitamente giustificati da un parere di un medico autorizzato e con controllo medico regolare.

MALATTIE NEUROLOGICHE

11. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente colpito da un'affezione neurologica grave, salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata da un parere di un medico autorizzato.
A tal fine, i disturbi neurologici dovuti ad affezioni, ad operazioni del sistema nervoso centrale o periferico, con sintomi motori sensitivi, sensoriali, tropici, che perturbano l'equilibrio e il coordinamento, saranno considerati in funzione delle possibilità funzionali e della loro evoluzione. Il rilascio o il rinnovo della patente di guida potrà in tal caso essere subordinato ad esami periodici ove sussista un rischio di aggravamento.
12. Le crisi di epilessia e le altre perturbazioni improvvise dello stato di coscienza costituiscono un pericolo grave per la sicurezza stradale allorché sopravvengono al momento della guida di un veicolo a motore.

Gruppo 1

- 12.1. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata, con esame effettuato da un'autorità medica competente e controllo medico regolare. Quest'ultima valuterà la natura reale dell'epilessia o gli altri disturbi della coscienza, la sua forma e la sua evoluzione clinica (per esempio, nessuna crisi da due anni), il trattamento seguito e i risultati terapeutici.

Gruppo 2

- 12.2. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che presenti o possa presentare crisi di epilessia o altre perturbazioni improvvise dello stato di coscienza.

TURBE PSICHICHE

Gruppo 1

13.1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente:

- colpito da turbe psichiche gravi congenitali o acquisite in seguito a malattie, traumatismi o interventi neurochirurgici;
- colpito da ritardo mentale grave;
- colpito da turbe del comportamento grave della senescenza o da turbe gravi della capacità di giudizio e di adattamento connesse alla personalità

salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata da un parere di un medico autorizzato ed eventualmente con un controllo medico regolare.

Gruppo 2

13.2. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

ALCOLE

14. Il consumo di alcole costituisce un pericolo importante per la sicurezza stradale. Tenuto conto della gravità del problema, si impone una grande vigilanza sul piano medico.

Gruppo 1

14.1. La patente di guida non deve essere rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza nei confronti dell'alcole o che non possa dissociare la guida dal consumo di alcole.

La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato conducente che si sia trovato in stato di dipendenza nei confronti dell'alcole, al termine di un periodo constatato di astinenza e con un parere di un medico autorizzato e un controllo medico regolare.

Gruppo 2

- 14.4. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi e pericoli addizionali connessi alla guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

DROGHE E MEDICINALI

15. Abuso:

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato conducente che si trovi in stato di dipendenza nei confronti di sostanze psicotrope, qualunque sia la categoria di patente richiesta.

Consumo regolare:

Gruppo 1

- 15.1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che consumi regolarmente sostanze psicotrope, di qualsiasi forma, capaci di compromettere idoneità a guidare senza pericolo, nel caso in cui la quantità assorbita sia tale da avere un'influenza nefasta sulla guida. Lo stesso vale per qualsiasi altro medicinale o associazione di medicinali che abbiano influenza sull'idoneità alla guida.

Gruppo 2

- 15.2. L'autorità medica terrà in debito conto i rischi e pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli nella definizione di tale gruppo.

AFFEZIONI RENALI

Gruppo 1

- 16.1. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente che soffra di insufficienza renale grave, con parere di un medico autorizzato e a condizione che l'interessato sia sottoposto a controlli medici periodici.

Gruppo 2

- 16.2. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che soffra d'insufficienza renale grave irreversibile, tranne in casi eccezionali debitamente giustificati con parere di un medico autorizzato e controllo medico regolare.

DISPOSIZIONI VARIE

Gruppo 1

- 17.1. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente che abbia subito un trapianto di organo o un innesto artificiale avente un'incidenza sull'idoneità alla guida, con parere di un medico autorizzato e, se del caso, controllo medico regolare.

Gruppo 2

- 17.2. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi e i pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.
18. In generale, la patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente colpito da una affezione non indicata nei paragrafi precedenti, che possa costituire o determinare una incapacità funzionale tale da compromettere la sicurezza stradale al momento della guida di un veicolo a motore, salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata da un parere di un medico autorizzato ed eventualmente con controllo medico regolare.

FICHE DE COMMUNICATION

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL

"Proposition de directive relative au permis de conduire".

1. Personnes ou groupes de personnes concernés

Tous les titulaires d'un permis de conduire et les candidats à la délivrance d'un permis.

Les administrations nationales à cause des réformes administratives nécessaires.

Les professionnels chargés de l'apprentissage de la conduite.

2. Préparation de la propositiona) Caractère novateur

Dans le cadre de l'Europe des citoyens, la proposition vise à améliorer la libre circulation des personnes à l'intérieur de la Communauté et leur établissement dans un Etat membre autre que celui dans lequel elles ont passé un examen de conduite. La directive de 1980 ayant instauré le permis de conduire communautaire s'est avérée insuffisante sur ce point, notamment en établissant l'obligation d'échange du permis du titulaire qui acquerrait une résidence normale dans un autre Etat membre.

La nouvelle proposition supprime l'obligation d'échange et établit en principe général, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Elle maintient cependant la faculté d'échange à la demande du titulaire.

En outre, en vue d'une amélioration de la sécurité routière, le programme d'examen n'est plus une simple énumération de matières à retenir. On définit les objectifs à atteindre en matière de formation des conducteurs. C'est en fonction de ces objectifs que l'on fixe le programme d'examen.

b) Consultations effectuées par les services de la Commission

- Organisme privé chargé d'études sur la sécurité routière,
- experts gouvernementaux.

3. Actions d'informations suggérées

Communiqué de presse.

Historical Archives of the European Commission

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPETITIVITE ET L'EMPLOI

I. Quelle est la justification principale de la mesure ?

Le présent projet a pour objet d'augmenter la sécurité routière et de faciliter la libre circulation des personnes dans les Etats membres.

II. Caractéristiques des entreprises concernées.

1. Les entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un Etat membre autre que celui qui a délivré leur permis de conduire.
2. Les auto-écoles chargées de l'apprentissage de la conduite des candidats au permis de conduire.
3. Les entreprises de transport.

III. Quelles sont les obligations imposées directement aux entreprises ?

les auto-écoles doivent baser leur programme de formation à la conduite sur les objectifs définis dans la Directive (annexe II).

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales ?

Voir III. Il ne semble pas en principe que des obligations spécifiques puissent être imposées aux entreprises via les autorités locales.

V. Y-a-t-il des mesures spéciales pour les P.M.E. ?

Non.

VI. Quel est l'effet prévisible ?

1. L'ensemble des entreprises dont les employés transfèrent leur résidence normale dans un autre Etat membre, verront faciliter davantage par rapport à la situation présente la libre circulation de leurs employés à l'intérieur de la Communauté par le fait de la suppression de l'obligation d'échange prévue dans la directive 80/1263/CEE (voir exposé des motifs ad art. 10 et 1er et 9e considérants)

2. On peut prévoir dans certains Etats membres une augmentation du nombre des candidats à l'apprentissage de la conduite due à l'extension du programme de formation en application de l'annexe II de la directive puisque celle-ci prévoit des prescriptions spécifiques d'examen pour chaque catégorie de véhicules (à titre d'exemple, à partir de l'entrée en vigueur de la directive, quelques Etats membres dont le système n'exigeait pas certains permis spécifiques pour certaines catégories de véhicules - pour des motocyclettes; C et D pour certains types de camions et bus - devront les instaurer et par conséquent une formation spécifique sera nécessaire).

Ce fait pourrait donner des résultats favorables au niveau de l'emploi dans les auto-écoles de certains Etats membres.

3. En ce qui concerne les entreprises de transport l'impact sur la compétitivité et l'emploi sera négligeable puisque la proposition de directive ne modifie pas la situation existante pour les conducteurs professionnels, et que l'accès à la profession de conducteur continue à être régie par le Règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil du 20.12.1985).

L'harmonisation des catégories de véhicules établie par la proposition de directive (en supprimant la possibilité de dérogation que permet la directive existante) et la création de sous-catégories facultatives, notamment les permis C et D limités, supposeront un meilleur niveau de professionnalisme sans modification sur le niveau de l'emploi.

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ?

Non.