



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.10.2003

COM(2003) 621 final

2003/0252 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative au permis de conduire

(refonte)

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION

Contexte

La directive 91/439/CEE¹ relative au permis de conduire est régie par deux grands principes: faciliter la libre circulation des citoyens de la Communauté et contribuer à l'amélioration de la sécurité routière. Ces principes continuent de guider les dispositions législatives futures dans le domaine du permis de conduire.

D'un point de vue quantitatif, la législation européenne sur les permis de conduire a un impact direct sur un très grand nombre de citoyens de la Communauté. On estime que 60% de la population totale de l'Union est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité (soit environ 200 millions de citoyens). Un grand nombre de ces personnes effectuent des trajets transfrontières au sein de l'UE, à des fins professionnelles ou privées, et chaque année, de nombreux citoyens changent de résidence. On ne saurait par conséquent sous-estimer l'incidence directe sur les citoyens de la législation communautaire relative aux modalités de délivrance du permis de conduire.

Au cours des dernières années, plusieurs mesures ont été prises en vue d'harmoniser les systèmes nationaux de délivrance des permis de conduire. Toutefois, la législation dans ce domaine s'est développée par étapes, si bien que le degré d'harmonisation de divers aspects est plutôt limité. Jusqu'à l'adoption de la directive 80/1263/CEE du Conseil, le principal texte de droit international était la convention de Vienne sur la circulation routière (1968)². Cette convention aborde le trafic international transfrontière. Lorsque des citoyens de la Communauté établissaient leur résidence dans un autre État membre, des accords bilatéraux s'appliquaient. Dans de nombreux cas, les citoyens devaient échanger leur permis de conduire et réussir un nouvel examen théorique, pratique et médical afin d'obtenir un permis de conduire délivré par le nouvel État membre de leur résidence normale. La Cour de justice européenne a cependant jugé que cette pratique faisait obstacle à la libre circulation des personnes, et a invité les institutions à adopter la législation nécessaire dans ce domaine³. La "Première directive 80/1263/CEE du Conseil, du 4 décembre 1980, relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire"⁴ a ainsi instauré le principe selon lequel les permis délivrés par un autre État membre doivent être reconnus sans imposer de nouveaux contrôles. Le titulaire d'un permis devait cependant encore échanger son permis dans l'année suivant son installation dans un nouvel État membre.

L'obligation d'échanger les permis constituait encore, dans le cadre légal établi par la directive 80/1263/CEE, un obstacle administratif à la libre circulation des personnes. Les citoyens ignoraient souvent cette obligation légale, ce qui n'était pas surprenant étant donné qu'aucune mention n'en était faite sur le permis de conduire. La directive 91/439/CEE a abrogé cette procédure administrative et instauré le principe de la reconnaissance mutuelle obligatoire. Cependant, l'application et la mise en œuvre de ce principe se sont heurtées au fait que les durées de validité des permis et la périodicité des examens médicaux n'étaient pas

¹ JO L 237 du 24.8.1991, p. 1.

² Convention sur la circulation routière, 8 novembre 1968, Nations Unies - Recueil des traités, vol. 1042, p. 17.

³ Affaire 16/78 *Choquet* [1978] Recueil de jurisprudence 2293.

⁴ JO L 375 du 31.12.1980, p. 1.

harmonisées. Les systèmes légaux étant toujours aussi variables sur ces aspects dans les 18 États membres de l'EEE, l'incertitude juridique des citoyens s'installant dans un autre État membre a augmenté au lieu de diminuer. C'est ce que décrit en détail la "Communication interprétative de la Commission sur la délivrance des permis de conduire dans la Communauté européenne" adoptée par la Commission en mars 2002⁵.

Il est essentiel de lever cette incertitude juridique pour les citoyens, car elle entrave leur libre circulation. Cet aspect de la délivrance des permis de conduire entre dans le cadre d'objectifs beaucoup plus larges fixés par le Conseil européen dans "l'agenda de Lisbonne", qui vise à assurer le fonctionnement à 100% du marché intérieur. On peut considérer la suppression du dernier obstacle à la liberté de circulation dans ce domaine comme l'achèvement d'un processus d'harmonisation progressive.

Protection contre les fraudes

Un aspect dont l'importance s'est accrue, et tout particulièrement après le 11 septembre 2001, est la protection contre les fraudes. Cet aspect a été examiné au niveau de l'UE, ainsi que par les experts gouvernementaux responsables de la délivrance des permis de conduire, et il a été jugé qu'il y avait là un grand sujet de préoccupation.

Il faut également souligner que dans la situation actuelle, il est pratiquement impossible de contrôler correctement les permis de conduire. En l'absence d'harmonisation des périodes de validité, plus de 80 modèles différents correspondant à des droits différents sont valables et en circulation dans les États membres. Et pourtant, non seulement le permis de conduire donne droit à s'asseoir au volant de nombreux types de véhicules, éventuellement de taille et de poids très différents, mais dans de nombreux pays de l'UE, il peut également servir de pièce d'identité pour ouvrir un compte en banque ou réserver des voyages en avion.

Par conséquent, aux fins de la protection contre les fraudes et de la libre circulation des citoyens, il est proposé que, dans une première étape, les mesures suivantes soient prises:

- le modèle de permis de conduire sur papier ne peut plus être délivré, afin de restreindre encore davantage le nombre de modèles de permis de conduire actuellement en circulation. Le modèle unique du permis de conduire communautaire sera du type "carte de crédit" en plastique, qui permet une protection plus efficace contre la fraude;
- la protection contre la fraude est encore améliorée par l'instauration de la possibilité d'installer une puce. Cela permettra aux États membres de choisir d'insérer sur les permis de conduire une puce reprenant sous forme électronique les informations imprimées sur la carte. Cette fonction restreinte permet d'améliorer la protection contre les fraudes (par ex. en utilisant une infrastructure à clé publique appropriée et/ou une signature électronique) tout en préservant les données et les informations personnelles concernant les citoyens. La fonction de la puce est explicitement limitée à la fonction d'un permis de conduire. La possibilité de retirer le permis à la suite d'une infraction grave est ainsi maintenue.

⁵ JO C 77 du 28.3.2002, p. 5.

- Le principe d'une validité administrative limitée est instauré pour les permis de conduire. Cela implique:
 - le renouvellement administratif périodique des permis de conduire, qui permettra la mise à jour régulière de la protection de tous les permis contre les fraudes;
 - la possibilité de mettre à jour la photographie du permis au même moment, ce qui constitue un autre élément anti-fraude qui facilite l'administration et le contrôle des permis de conduire.

La validité administrative à durée limitée ne remet pas en question le droit de conduire une catégorie donnée de véhicule, elle oblige simplement à renouveler le document attestant ce droit. Les citoyens conserveront leurs droits acquis, mais le renouvellement régulier du document réduira les possibilités considérables de fraude qui s'offrent actuellement.

Cette mesure permettra également de supprimer les derniers obstacles à la libre circulation des citoyens. Tous les permis de conduire nouvellement délivrés auront la même durée de validité administrative, indiquée sur le document, et il ne sera plus nécessaire d'appliquer des règles nationales ni de procéder à des calculs, comme c'est le cas actuellement. Le droit de conduire est clairement établi par le document lui-même, et donc facile à établir par le titulaire, les autorités administratives et les autorités de contrôle.

En ce qui concerne les permis de conduire déjà en circulation, la présente proposition, en instaurant une nouvelle validité administrative, supprime le droit des États membres de fixer leur propre durée de validité pour les titulaires de permis délivrés dans d'autres États membres qui installent leur résidence habituelle sur leur territoire. Les permis de ces personnes resteront valables pour la durée indiquée sur le document. Avant l'expiration, le titulaire devra renouveler le permis de conduire dans l'État membre de sa résidence habituelle. Ces dispositions donneront la sécurité juridique nécessaire pour le titulaire d'un permis de conduire.

Il ne s'agit pas d'échanger tous les permis existants de modèles anciens n'offrant pas une protection suffisante contre la fraude ou présentant des durées de validité différentes. Une telle disposition impliquerait l'échange de millions de permis, une opération d'une ampleur difficilement gérable, même étalée sur 5 ou 10 ans. Il est donc proposé que la durée de validité administrative limitée ne s'applique qu'aux permis délivrés à compter de la date d'application de la présente directive. Cela entraînera l'élimination progressive des vieux modèles.

Il est bien entendu que le non-renouvellement de tous les permis existants implique que pendant une longue période certains modèles anciens en circulation offriront une moindre protection contre les fraudes. Toutefois, la directive 91/439/CEE fait déjà obligation aux États membres de veiller à ce que toutes les mesures antifraudes possibles soient prises, et cette disposition a été reformulée afin d'inclure la surveillance de la fraude sur les anciens modèles de permis de conduire, pouvant aller jusqu'à l'élimination de ces modèles. Cela permet de faire une distinction entre les modèles anciens qui présentent une protection suffisante contre les fraudes et ceux qui n'offrent aucune protection. La proposition permettra à la Commission de suivre de près cette question et d'engager les procédures nécessaires si de tels modèles de permis ne sont pas supprimés par les États membres eux-mêmes. La responsabilité incombe cependant aux États membres car, conformément au principe de subsidiarité, ils sont les mieux placés pour décider du rythme du processus de remplacement des permis.

Toutes les mesures précitées (validité administrative limitée entraînant une réduction progressive du nombre de modèles de permis, suppression du modèle de permis communautaire en papier, possibilité d'intégrer une puce) contribueront à relever le niveau de protection contre la fraude et les possibilités de répression des fraudes. Ces mesures contribueront donc indirectement à la sécurité du transport routier sur la route, ce qui représente un facteur important de protection des citoyens de l'Union européenne, étant donné l'accès que l'on peut avoir à certains types de véhicules.

Sécurité routière

Un autre élément important de la présente proposition concerne les aspects qui contribuent à renforcer la sécurité routière.

En ce qui concerne l'harmonisation des sous-catégories⁶, l'article 11 de la directive 91/439/CEE fait obligation à la Commission de remettre une proposition dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive (soit avant le 1er juillet 2001). Aujourd'hui, les sous-catégories sont facultatives. L'harmonisation des sous-catégories devrait contribuer à renforcer le principe de l'accès progressif en faisant varier l'âge minimum entre 16 et 24 ans, selon les caractéristiques du véhicule et/ou les responsabilités du conducteur pour certains véhicules spécifiques. Dans cette optique, les sous-catégories facultatives devraient être redéfinies en catégories obligatoires. Plusieurs définitions de véhicules ont été modifiées dans le même sens. Ces modifications sont à considérer du point de vue des exigences en matière de sécurité routière.

La présente proposition alignera également la directive 91/439/CEE relative aux permis de conduire sur la récente directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs professionnels⁷. Le principe de l'accès progressif sera ainsi également mis en place pour les conducteurs de poids lourds et d'autocars/autobus qui n'entrent pas dans le champ d'application de la directive 2003/59/CE.

Il convient de signaler également ici l'instauration d'une catégorie de permis de conduire pour les cyclomoteurs. Il s'agit en effet d'un moyen de transport important et populaire, en particulier chez les jeunes, et en même temps d'une des catégories de véhicules les plus vulnérables, qui ne doit plus être laissée en dehors du champ d'application de la législation.

Alors que la délivrance des permis de conduire a été harmonisée dans une large mesure et que la reconnaissance mutuelle est le principe de base, la personne qui joue un rôle central dans le processus, à savoir l'examineur du permis de conduire, a été jusqu'à présent laissée à l'écart de toute harmonisation. Des différences importantes existent actuellement en ce qui concerne la qualité de leur formation, alors que la fonction d'examineur est identique dans tous les États membres. Il convient donc d'insérer une nouvelle annexe IV fixant les prescriptions minimales applicables à la qualification initiale et à la formation permanente des examinateurs du permis de conduire. Cela devrait permettre en définitive de relever le niveau d'harmonisation des examens de conduite dans l'ensemble de l'UE et de l'EEE.

⁶ Les sous-catégories prévues dans la directive 91/439/CE sont A1, B1, C1, C1+E, D1, D1+E. Il s'agit de subdivisions des principales catégories A (motocycles), B (voitures particulières), C (poids lourds) et D (autobus/autocars).

⁷ JO L 226 du 10.9.2003.

Au moment du renouvellement administratif, les États membres peuvent imposer des contrôles médicaux ou d'autres mesures de sécurité routière, si elles le souhaitent. Il n'y aura pas pour le moment d'obligation communautaire concernant des contrôles médicaux pour les titulaires de permis pour voitures ou motocycles. Pour les titulaires de permis de conduire pour poids lourd et autocar/autobus, la périodicité des contrôles médicaux obligatoires sera harmonisée et coïncidera avec le renouvellement administratif.

Last but not least, la présente proposition aborde la question d'une application paneuropéenne cohérente du retrait des permis de conduire. On appliquera pour ce faire le principe de l'unicité des permis de conduire (un titulaire - un permis). Aujourd'hui, de trop nombreux citoyens s'établissent dans un État membre différent à la seule fin de se porter candidat à un nouveau permis de conduire, lorsque l'État membre de leur résidence habituelle a retiré leur permis à la suite d'une infraction grave au code de la route. Cette situation est très dommageable pour la sécurité routière, et constitue de fait une infraction à la directive 91/439/CEE⁸. La présente proposition dispose expressément que les États membres ne peuvent pas délivrer un nouveau permis de conduire à une personne dont le permis de conduire a été retiré, et qui se trouve donc indirectement toujours titulaire d'un autre permis de conduire. La présente proposition devrait donc mettre un terme au "tourisme du permis de conduire" et compléter la convention sur la reconnaissance mutuelle du retrait des permis de conduire⁹, qui traite de cette questions pour les personnes du trafic international, aspect abordé par les conventions de Genève¹⁰ et de Vienne¹¹.

Refonte

La présente proposition est une refonte de la directive 91/439/CEE, conformément à l'accord interinstitutionnel sur la technique de la refonte des actes juridiques¹². Elle incorpore dans un seul et même texte les modifications substantielles qu'elle apporte à la directive 91/439/CEE et les dispositions inchangées de cette directive. La présente proposition annulera et remplacera la directive 91/439/CEE. Cela devrait contribuer à rendre la législation communautaire plus accessible et transparente.

Conclusion

En conclusion, les trois principaux objectifs de la présente proposition sont les suivants:

- réduire les possibilités de fraude: suppression de la possibilité de délivrer le modèle de permis de conduire en papier, au profit d'un modèle sous forme de carte plastique; possibilité d'insérer une puce électronique sur le permis de conduire; instauration d'une validité administrative limitée pour tous les nouveaux permis délivrés à partir de la date d'application de la proposition;

⁸ Article 7, paragraphe 5 de la directive 91/439/CEE: "Toute personne ne peut être titulaire que d'un seul permis de conduire délivré par un État membre".

⁹ Acte du Conseil du 17 juin 1998 établissant la convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire, JO C 216 du 10.7.1998.

¹⁰ Convention sur la sécurité routière, 19 septembre 1949, Nations Unies - Recueil des traités, vol. 125, p. 3.

¹¹ Voir note en bas de page n° 2.

¹² Accord interinstitutionnel, du 28 novembre 2001, pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques, JO C 77 du 28.3.2002.

- garantie de la liberté de circulation des citoyens par l'instauration d'une durée de validité administrative limitée et par l'harmonisation de la périodicité des contrôles médicaux pour les conducteurs professionnels;
- contribution à l'amélioration de la sécurité routière: instauration d'un permis de conduire pour les cyclomoteurs; extension du principe de l'accès progressif aux permis de conduire pour les types de véhicules les plus puissants; instauration d'exigences minimales pour la qualification initiale et la formation continue des examinateurs du permis de conduire; appui au respect du principe de l'unicité des permis de conduire (un titulaire - un permis).

I. RÉDUIRE LES POSSIBILITÉS DE FRAUDE

I.1. Description de la situation présente

- (1) Un permis de conduire donne au titulaire le droit de conduire une catégorie particulière de véhicules. Ce droit est jugé très important tant par la société que par le législateur national et communautaire. Pour de nombreuses personnes, l'obtention d'un permis de conduire représente l'accession à une plus grande liberté de circulation. Le législateur a imposé des règles strictes pour la délivrance et le renouvellement des permis, dont l'application est confiée aux autorités compétentes et qui sont fondées sur le principe de la résidence normale. Cela permet un contrôle rigoureux de l'ensemble du processus. La directive 91/439/CEE interdit même expressément à quiconque de détenir plus d'un permis de conduire.
- (2) Néanmoins, le renouvellement régulier du document attestant l'obtention du permis de conduire n'est pas prévu dans tous les États membres. Ce manque d'harmonisation des périodes de validité des permis de conduire est la raison principale de l'existence d'un très grand nombre de modèles différents (plus de 80) actuellement valables et en circulation dans les États membres de l'Espace économique européen, et dont la plupart ne sont pas conformes aux modèles communautaires harmonisés. Nombre de ces documents sont vieux de plusieurs décennies et très faciles à falsifier. On constate ainsi que les permis de conduire ne font pratiquement l'objet d'aucun contrôle dans certains États membres. Étant donné les droits conférés par le permis de conduire, cette situation doit être rapidement et radicalement améliorée.
- (3) Afin de clarifier la situation actuelle, et conformément à l'obligation fixée à l'article 10 de la directive de la directive 91/439/CEE, la Commission a adopté une décision sur les équivalences entre certaines catégories de permis de conduire¹³. Cette décision constitue un aperçu de tous les modèles de permis et indique les droits correspondants au sens de l'article 3 de la directive 91/439/CEE¹⁴. Les tableaux d'équivalences figurant dans cette décision sont très complexes et ne clarifient pas la question, qu'ils ne font que donner à voir. L'harmonisation des durées de validité contribuerait à la réduction progressive du nombre des modèles de licence.

¹³ Décision 2000/275/CE de la Commission du 21 mars 2000 concernant les équivalences entre certaines catégories de permis de conduire, JO L 91 du 12.4.2000, p. 1.

¹⁴ Exemple d'équivalence: un permis pour la catégorie "B" délivré en Allemagne entre le 1er juin 1982 et le 2 octobre 1990 équivaut aux permis pour les catégories B, B+E, C1 et C1+E définis à l'article 3 de la directive 91/439/CEE.

- (4) Actuellement, les périodes de validité des permis pour les voitures et les motos ne sont pas limitées dans quatre États membres. Dans de nombreux autres États membres, les documents pour certaines catégories de permis sont valables plusieurs décennies¹⁵. En instaurant le renouvellement harmonisé et obligatoire des permis, on garantit que tous les nouveaux documents seront mis à jour afin d'utiliser les dernières techniques en matière de sécurité, ce qui réduit le risque de fraude et de falsification.
- (5) Le renouvellement régulier du document garantirait également que la photographie offre un portrait ressemblant du conducteur. Ce problème est particulièrement aigu dans les États membres où la validité est illimitée.
- (6) Un effet connexe de ces mesures serait également de contribuer à la sécurité routière. En effet, la réduction du nombre de modèles de permis, avec la protection renforcée contre la fraude qui en résulte et le fait que les permis régulièrement renouvelés offrent une meilleure traçabilité, augmentera les possibilités d'un contrôle effectif et d'une bonne administration.

I.2. Propositions

Proposition 1: suppression de l'annexe I relative au modèle de permis de conduire sur papier

- (7) Afin de limiter le nombre des différents modèles de permis de conduire qui sont en circulation, et de relever le niveau de protection contre la fraude, il convient de supprimer le modèle communautaire de permis de conduire sur papier.

Proposition 2: insertion facultative d'une puce

- (8) Afin d'accroître la protection contre les fraudes, les États membres devraient être autorisés à insérer une puce dans la carte plastique du modèle communautaire de permis de conduire. La répétition dans la puce des informations imprimées sur la carte permet d'améliorer la protection contre les fraudes tout en préservant les données et les informations concernant les citoyens. La fonction de la puce est explicitement limitée à la fonction d'un permis de conduire. La possibilité de retirer le permis à la suite d'une infraction grave est ainsi maintenue.
- (9) Les spécifications techniques restent à fixer par la Commission dans le cadre d'une procédure de comitologie, afin d'assurer l'interopérabilité future. Cela renforcera le niveau de protection du document contre la fraude, ce qui améliorera d'autant les possibilités de contrôle. Indirectement, la sécurité des opérations de transport et de la circulation des véhicules en général sera améliorée.

Proposition 3: renouvellement administratif (nouvel article 7, paragraphe 2)

- (10) Les permis des catégories AM, A1, A2, A, B, B1 et B+E, délivrés par les États membres après l'entrée en vigueur de la présente directive, ont une validité administrative maximale de 10 ans. Les permis des personnes âgées de plus de 65 ans auront une validité administrative maximale de 5 ans.

¹⁵ L'Autriche, la Belgique, la France et l'Allemagne. La France a cependant décidé récemment de modifier cette politique et s'apprête à mettre en oeuvre une nouvelle législation en la matière.

- (11) Les permis des catégories C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E délivrés par les États membres après l'entrée en vigueur de la présente directive auront une validité administrative maximale de 5 ans. Les permis des personnes âgées de plus de 65 ans auront une validité administrative maximale de 1 an. Cela correspond à la pratique actuelle de la plupart des États membres.
- (12) La validité administrative visée plus haut s'appliquera aux permis (de toutes catégories) délivrés par les États membres avant l'entrée en vigueur de la modification de la directive 91/439/CEE uniquement si la validité indiquée sur le permis expire ou lorsque le permis doit être remplacé à la suite d'une perte ou d'un vol.

Résultats escomptés

- (13) Le renouvellement administratif harmonisé, obligatoire et périodique des permis de conduire contribuera à la réalisation des objectifs suivants:
- prévention des fraudes: tous les documents en circulation seront régulièrement mis à jour avec les plus récentes techniques de sécurité afin de réduire les falsifications et les fraudes; la photographie sur le document correspondra davantage au signalement récent du titulaire;
 - la réduction progressive du nombre de modèles de permis en circulation: cela contribuera à clarifier une situation actuellement complexe et améliorera les possibilités de contrôle;
 - renforcement de la libre circulation des titulaires de permis: validité des permis harmonisée, suppression des restrictions découlant de l'application des périodes de validité nationales ou de l'imposition d'examens médicaux réguliers;
- (14) Les dispositions ne remettront pas en cause les droits acquis, et donc ne s'appliqueront qu'aux permis de conduire nouvellement délivrés. La nouvelle période de validité ne s'appliquera aux permis délivrés avant l'entrée en vigueur de la directive que s'ils doivent être renouvelés ou en cas de perte ou de vol. À ce moment, le modèle unique de permis sous forme d'une carte plastique prévu par la directive proposée devra être délivré conformément à l'article premier, paragraphe 1 et à l'annexe I.
- (15) En raison de l'importance des droits conférés par un permis de conduire de la catégorie C ou D (ou de leurs sous-catégories et catégories de remorque), la période de validité de ces permis doit être limitée à 1 an pour les titulaires âgés de plus de 65 ans.

II. GARANTIE DE LIBRE CIRCULATION DES CITOYENS

II.1. Description de la situation présente

- (16) L'article premier, paragraphe 2 de la directive 91/439/CEE dispose que tous les permis délivrés par un État membre doivent être mutuellement reconnus. Ce principe s'applique sans obligation complémentaire¹⁶.
- (17) Actuellement, le principe de la reconnaissance mutuelle des permis délivrés dans un État membre est compromis par l'application régulière de dispositions nationales concernant la validité des permis et la périodicité des examens médicaux. Cette pratique est conforme à l'article premier, paragraphe 3, qui prévoit une dérogation au principe général énoncé à l'article premier, paragraphe 2.
- (18) En application de l'article premier, paragraphe 3, un citoyen communautaire qui déplace le lieu de sa résidence habituelle d'un État membre dans un autre État membre peut se voir contraint de se soumettre à un examen médical ou voir son permis expirer à une date différente de celle qui figure sur celui-ci et aurait été appliquée dans l'État membre qui a délivré le permis. Actuellement, la plupart des États membres appliquent des régimes différents en ce qui concerne les examens médicaux et la validité des permis. Cela signifie que pratiquement aucun citoyen qui établit sa résidence habituelle dans un autre État membre ne sait quand son permis expirera, du fait des différences dans les durées de validité, ni ne sait quand il devra passer un examen médical prescrit par la législation du pays dans lequel il s'installe.
- (19) Afin de parvenir à la reconnaissance mutuelle effective de tous les permis délivrés dans les États membres d'une manière générale, les mesures décrites ci-après devront être adoptées.

Durées de validité

- (20) Les durées de validité des permis ne sont pas à ce jour harmonisées. Dans certains États membres, certaines catégories de permis sont délivrées à vie; dans d'autres, les permis doivent être renouvelés périodiquement ou à partir d'un certain âge.
- (21) L'article premier, paragraphe 3, dispose que les États membre peuvent appliquer leurs dispositions nationales en ce qui concerne la validité des permis. En pratique, les durées de validité varient considérablement d'un État membre à l'autre. De ce fait, la plupart des changements de résidence entraînent l'application d'une durée de validité différente. Si par exemple un titulaire de permis allemand s'installe aux Pays-Bas, il possède un document indiquant que le permis est valable à vie. Les Pays-Bas appliqueront leur législation sur les durées de validité et obligeront le titulaire d'un permis allemand à changer son permis au bout de dix ans. Ou bien si un titulaire de permis suédois s'installe en Espagne pour quelques années afin de profiter de sa retraite, il sera confronté à la législation espagnole, qui impose des examens médicaux périodiques et le renouvellement du permis (au lieu du simple

¹⁶ Le champ d'application du principe de la reconnaissance mutuelle a été fixé par la Cour de Justice au point 26 de l'arrêt du 29 février 1996 dans l'affaire C-193/94, Skanavi: "...[L']article 1er, paragraphe 2, [prévoit] la reconnaissance mutuelle, sans aucune autre formalité, des permis de conduire délivrés par les États membres". Parmi les formalités pouvant être prévues, on pourrait par exemple exiger l'enregistrement du permis lors de l'établissement de la résidence dans un autre État membre.

renouvellement administratif tous les dix ans en Suède). Cette situation entraîne une insécurité juridique et un manque de transparence. Les plaintes adressées par des centaines de citoyens aux services de la Commission en témoignent et montrent qu'en pratique, le principe de la reconnaissance mutuelle n'est pas réellement appliqué et la liberté de circulation de ces personnes n'est pas garantie.

- (22) Le cas des titulaires de permis qui établissent leur résidence habituelle dans un autre État membre pose le problème supplémentaire du calcul des durées de validité. Étant donné que ces durées varient d'un État membre à l'autre, le détenteur d'un permis peut se voir obligé d'échanger celui-ci dans un État membre où la durée de validité est plus courte, ce qui va également à l'encontre du principe de reconnaissance mutuelle.
- (23) Cette situation manque de transparence tant du point de vue des citoyens que des autorités administratives, et crée une insécurité juridique. Les informations figurant sur le permis ne sont plus fiables. Cette situation ne peut être clarifiée qu'en harmonisant les durées de validité des permis. Tous les nouveaux permis délivrés après l'adoption de la présente directive devront être renouvelés périodiquement en raison de leur durée de validité administrative, et seront échangés pour un nouveau modèle dont les éléments de sécurité seront parfaitement à jour.

Examens médicaux

- (24) Cette question est étroitement liée aux durées de validité. Dans la majorité des États membres, la périodicité des examens médicaux obligatoires correspond à la durée de validité des permis. Toutefois, cette périodicité n'a pas été harmonisée par la directive 91/439/CEE. L'article premier, paragraphe 3 autorise les États membres à appliquer aux citoyens qui établissent leur résidence sur leur territoire la périodicité qu'ils imposent à leurs ressortissants en ce qui concerne les examens médicaux.
- (25) L'annexe III de la directive 91/439/CEE fixe les normes minimales d'aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule à moteur. Tous les titulaires de permis doivent satisfaire aux normes d'aptitude physique et mentale fixées dans cette annexe au moment de la première délivrance du permis et par la suite.
- (26) Aux fins de l'annexe III de la directive 91/439/CEE, les catégories de permis de conduire ont été divisées en deux groupes. Le groupe 1 comprend les catégories A1, A, B1, B et B+E (automobiles et motocycles), le groupe 2 englobe les catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D et D+E (autobus/autocars et camions).
- (27) En ce qui concerne le groupe 1, aucun examen médical n'est imposé au moment de la délivrance initiale d'un permis. Un examen médical n'est pratiqué qu'en cas de doutes concernant l'aptitude du candidat à la conduite. De même, aucun examen médical n'est prescrit après l'obtention d'un permis. Les règles actuelles régissant la périodicité des examens médicaux pour ces permis "voiture" et "motocycle" varient d'un État membre à l'autre. On discerne cependant trois approches principales adoptées par les États membres:
- aucun examen médical obligatoire après l'obtention du permis;
 - examens médicaux obligatoires à partir d'un certain âge; ou

- examens médicaux obligatoires tous les cinq ou dix ans.
- (28) Dans le cas des conducteurs d'autobus/autocars et de camions (véhicules du groupe 2), la directive 91/439/CEE prévoit des examens médicaux périodiques obligatoires. Elle ne précise cependant pas la périodicité de ces examens. En pratique, tous les États membres imposent à ce groupe de conducteurs des examens médicaux obligatoires, en général tous les cinq ans.
- (29) La clarification des règles nationales régissant les examens médicaux supprimerait les obstacles susmentionnés à la reconnaissance mutuelle effective des permis et à la libre circulation des personnes. Il conviendrait pour ce faire d'harmoniser la périodicité pour les conducteurs du groupe 2 (camions et autobus/autocars) alors que pour les conducteurs du groupe 1 (voitures et motocycles), les États membres ne devraient être autorisés à imposer de tels examens, s'ils le souhaitent, qu'au moment du renouvellement du permis. Cela améliorera la transparence pour les citoyens et les autorités, rendra effective la liberté de circulation des personnes et contribuera à renforcer la sécurité routière.

II.2. Propositions

- (30) Les problèmes précités peuvent être résolus par la mesure proposée au point I.2, à savoir l'instauration d'un renouvellement administratif. Cette proposition garantira une réelle liberté de circulation des personnes en ce qui concerne les permis de conduire.
- (31) Afin de permettre l'instauration d'une période de validité administrative, il convient de supprimer l'article premier, paragraphe 3. Tous les permis nouvellement délivrés auront une durée de validité administrative identique dans toute l'Union européenne. Tous les permis en circulation et en cours de validité devront être reconnus comme tels sans possibilité d'en restreindre la validité ni d'imposer des mesures telles que des examens médicaux.

III. CONTRIBUTION AU RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

III.1. La question des examens médicaux périodiques

Description de la situation présente

- (32) Les contrôles médicaux réguliers des conducteurs d'autobus/autocar et de camion sont justifiés par la responsabilité accrue de ces conducteurs. En outre, les caractéristiques de ces véhicules (poids, dimensions, charge, etc.) ainsi que le temps de conduite requiert un degré élevé de compétence et une condition physique supérieure. Les examens que doivent passer ces conducteurs seront donc pratiqués à intervalles réguliers à compter de la délivrance du permis. Les obligations imposées aux conducteurs d'autobus/autocar et de camions seront plus strictes que pour les conducteurs de voitures et de motocycles.
- (33) L'harmonisation de la périodicité des examens médicaux pour les titulaires de permis du groupe 2, en particulier les conducteurs professionnels, est également proposée car les disparités actuelles en la matière entre les États membres faussent le jeu de la concurrence.

Proposition

- (34) Sans préjudice de toute disposition que pourra adopter ultérieurement le Conseil, chaque État membre peut, conformément aux critères nationaux, fixer la périodicité des examens médicaux en ce qui concerne les catégories AM, A1, A2, A, B, B1 et B+E, pour autant que ces examens coïncident avec le renouvellement administratif des permis.
- (35) Un examen contrôlant le respect de critères minimum de santé tels que fixés dans l'annexe III de la directive sur les permis de conduire doit être pratiqué lors de chaque renouvellement administratif des permis des catégories C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 et D1+E.
- (36) Les examens médicaux à passer coïncideront avec le renouvellement administratif du permis. Cela améliorera la transparence pour les citoyens. La date d'expiration figurant sur le permis doit indiquer clairement que le document doit être renouvelé; un examen médical peut être pratiqué à ce moment pour le groupe 1 ou devrait être imposé pour le groupe 2; aucun examen médical ne sera pas imposé à une date différente de la date d'expiration figurant sur le permis.
- (37) Les examens médicaux seront toujours pratiqués dans l'État membre de résidence normale où a lieu le renouvellement; en application du principe de subsidiarité, les États membres eux-mêmes peuvent désigner l'autorité compétente.

III.2. Définitions des catégories de véhicules¹⁷

- (38) L'application pratique de la directive 91/439/CEE a fait apparaître la nécessité de clarifier les définitions de plusieurs catégories de véhicules. En outre, l'article 11 de la directive 91/439/CEE fait explicitement obligation à la Commission d'examiner les sous-catégories dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive (soit avant le 1er juillet 2001), et de suggérer au besoin leur harmonisation ou leur suppression. Compte tenu des exigences de la sécurité routière, le concept d'accès progressif doit être étendu à certaines catégories de permis. Aux fins de la transparence, toutes les catégories seront mentionnées ci-après. Toutes les sous-catégories deviennent des catégories à part entière dans la modification proposée, et seront instaurées dans tous les États membres, à l'exception de la catégorie B1, qui demeurera facultative pour le moment.

¹⁷ On entend par "catégorie de véhicules" l'ensemble des véhicules qui peuvent être conduits avec un permis de conduire d'une catégorie donnée.

III.2.1. Deux roues à moteur

Description de la situation présente

Cyclomoteurs

- (39) Actuellement, les cyclomoteurs n'entrent pas dans le champ d'application de la directive 91/439/CEE. Les statistiques des accidents portent cependant à considérer qu'il est nécessaire d'instaurer une nouvelle catégorie pour ces véhicules. Dans certains États membres, de très jeunes conducteurs (14 ans) sont autorisés à conduire des cyclomoteurs. Parallèlement, les statistiques européennes des accidents de la route révèlent un risque très accru d'accidents impliquant de très jeunes usagers de la route. L'instauration d'une catégorie harmonisée AM et d'un examen de conduite théorique obligatoire peut contribuer à améliorer le contrôle de ce groupe vulnérable d'usagers de la route, et à les sensibiliser davantage aux exigences du trafic.
- (40) Cela clarifiera également la situation en ce qui concerne les conducteurs de cyclomoteurs qui franchissent des frontières. La proposition vise également à éliminer les problèmes actuels auxquels sont confrontés les citoyens qui souhaitent louer un cyclomoteur pendant leurs vacances. Le droit de conduire des cyclomoteurs sera reconnu dans l'ensemble de l'Union en cas de changement de résidence du titulaire.

Motocycles légers

- (41) Les motocycles légers sont limités actuellement à 125 cc et 11 kW. La directive 91/439/CEE n'impose pas de rapport puissance/poids. Cela pourrait aboutir à des véhicules de plus en plus légers afin de parvenir à des vitesses maximales accrues. L'introduction d'un critère puissance/poids permettra d'éviter que des véhicules très légers et puissants ne soient proposés aux titulaires de permis A1.

Motocycles

- (42) Actuellement, la directive 91/439/CEE fixe la règle suivante concernant l'accès progressif aux motocycles lourds: pour avoir droit à conduire des motocycles d'un rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kW/kg ou d'une puissance de 25 kW, un conducteur doit avoir deux ans d'expérience sur un motocycle plus petit dont les spécifications ne dépassent pas celles susmentionnées. Ainsi, à l'intérieur de la catégorie actuelle A pour les motocycles, une catégorie limitative et une autre non limitative ont été instaurées par la directive 91/439/CEE. Chacun des deux types de motocycles est signalé par un pictogramme différent sur le modèle de permis de conduire, mais aucune distinction n'est faite dans la désignation, les deux types relevant de la catégorie A.
- (43) La catégorie A limitative se compose de nombreux motocycles bridés. Dans de nombreux cas, les constructeurs produisent des motocycles de catégorie A dans la gamme de 300 cm³ à 1000 cm³ qu'ils entravent ensuite artificiellement pour les faire entrer dans la catégorie "A limité". Cette technique de "bridage" aboutit parfois à la production de motocycles dont les caractéristiques ne sont pas cohérentes avec la puissance limitée. En outre, ces motocycles peuvent aussi être modifiés avant d'être utilisés.

- (44) En outre, les conducteurs peuvent facilement tourner l'exigence de 2 ans d'expérience pratique de conduite en attendant simplement deux ans après l'obtention d'un permis "A limité", par exemple, certains passent l'examen à 18 ans, sans conduire par la suite, puis achètent un motocycle lourd une fois qu'ils atteignent l'âge de 20 ans.
- (45) De même, les États membres peuvent renoncer à l'exigence de l'expérience de conduite en accordant l'accès direct aux motocycles non limités à partir de 21 ans. Presque tous les États membres autorisent l'accès direct. De ce fait, les candidats peuvent attendre d'avoir atteint l'âge de 21 ans et, en pratique, c'est ce que font beaucoup, jugeant les motocycles de cylindrée inférieure insuffisamment attrayants.
- (46) Ainsi, de nombreux jeunes conducteurs sans expérience pratique de conduite utilisent les plus gros motocycles, et les dispositions actuelles ne permettent pas de contrôler si une expérience a été acquise sur un motocycle limité. Cette pratique est en contradiction avec la sécurité routière, et doit donc être stoppée par l'instauration de nouveaux critères concernant le véhicule, l'âge minimal et l'accès.
- (47) Les nouveaux critères sont conçus pour limiter les possibilités de bridage de motocycles plus puissants, et ainsi supprimer la pratique d'un accès progressif sans examen pratique et relever l'âge minimal pour l'accès direct. Pour les mêmes raisons, la définition de la catégorie A limité devrait être révisée pour permettre aux motocyclistes novices d'acquérir une expérience sur des motocycles légèrement plus puissants.
- (48) L'actuelle catégorie A, scindée en une partie limitée et une partie non limitée, sera renommée en deux catégories "A2" et "A". Pour la catégorie A2, une exigence technique supplémentaire sera instaurée afin d'éviter que les motocycles ne soient bridés. L'accès progressif à cette catégorie sera contrôlé par l'instauration d'un examen pratique restreint.
- (49) La définition des motocycles lourds demeurent inchangée; toutefois, l'âge minimal pour l'accès direct à cette catégorie sera relevé (voir plus loin).

Proposition

Cyclomoteurs

- (50) On entend par "cyclomoteurs" les véhicules à deux ou trois roues dont la vitesse maximale par conception ne dépasse pas 45 km/h et qui se caractérisent par un moteur dont la cylindrée ne dépasse pas 50 centimètres cubes dans le cas d'un moteur à combustion interne, ou dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 4 kW dans le cas d'un moteur électrique. Les cyclomoteurs dont la vitesse maximale par conception ne dépasse pas 6 km/h ainsi que les cycles à pédalage assisté sont exclus. Dans le cas d'un cyclomoteur à trois roues, la puissance maximale nette du moteur ne peut dépasser 4 kW dans le cas d'autres moteurs à combustion interne. Cette définition est reprise de la directive 2002/24/CE concernant la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues¹⁸.

¹⁸ Directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE, JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

- (51) En ce qui concerne les quadricycles légers, c'est-à-dire des véhicules légers à moteurs à quatre roues, des règles de circulation différentes s'appliquent dans une série de cas. Il semble donc inapproprié d'inclure ce groupe de véhicules dans la présente directive. La définition est alignée sur la directive 2002/24/CE.
- (52) Un examen théorique sera imposé comme exigence minimale pour ouvrir droit à la conduite des cyclomoteurs. Les États membres peuvent instaurer des exigences supplémentaires, telles qu'un examen pratique ou médical. L'instauration d'exigences supplémentaires ne doit cependant pas faire obstacle à la reconnaissance mutuelle des permis délivrés dans d'autres États membres.

Motocycles légers

- (53) La définition des motocycles légers (catégorie A1) devrait être modifiée comme suit: motocycles légers d'une cylindrée ne dépassant pas 125 centimètres cubes, d'une puissance ne dépassant pas 11 kW et d'un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg.
- (54) L'article 3, paragraphe 5 de la directive 91/439/CEE, qui dispose que les États membres peuvent imposer des règles supplémentaires restrictives, devrait être supprimé.

Motocycles

- (55) Les définitions des motocycles devraient être modifiées comme suit:
- Catégorie A2: – motocycles, avec ou sans side-car, d'une puissance maximale de 35 kW et avec un rapport puissance/poids inférieur à 0,2 kilowatt par kilogramme ne dérivant pas d'un véhicule développant plus du double de sa puissance.
 - Catégorie A: motocycles avec ou sans side-car.

Généralités

- (56) Une personne titulaire d'un permis de conduire pour une catégorie de deux roues à moteur a le droit de conduire n'importe quel deux roues d'une catégorie inférieure.
- (57) Il convient, dans le cas d'une personne déjà titulaire d'un permis de catégorie A1 ou A2, de supprimer l'obligation de passer un examen théorique pour accéder à la catégorie supérieure de motocycles. En effet, aucune distinction réaliste ne peut être faite au niveau théorique entre les catégories A1, A2 et A. Cela évitera donc des examens inutiles. L'examen pratique doit cependant être maintenu, en raison des différences entre les deux catégories au niveau des caractéristiques techniques des véhicules.

III.2.4. Véhicules à moteur (catégories B, B+E et B1)

Description de la situation présente

- (58) La définition actuelle de la catégorie B, selon laquelle les ensembles composés d'un véhicule tracteur et d'une remorque, dont la masse n'excède pas 3 500 kg, entrent dans la catégorie B si la masse maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur, pose des problèmes pratiques: les conducteurs qui changent soit de véhicule tracteur soit de remorque peuvent se trouver dans l'obligation de réussir un examen supplémentaire pour la catégorie B+E. En outre, certains ensembles de véhicules, dont les propriétés et les caractéristiques impliquent des aptitudes particulières à la conduite de remorques de grande taille, entrent dans la catégorie B et non B+E (dans un certain nombre de cas, les ensembles de véhicules couplés dépassent 10 mètres de long). Une limite claire sur le plan de la masse doit être introduite plutôt qu'un rapport véhicule tracteur/remorque: les remorques dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg ne peuvent être conduites qu'avec un permis B+E. Même les conducteurs de véhicules C et D doivent réussir un examen supplémentaire pour avoir le droit de tracter des remorques de plus de 750 kg. Ces nouvelles définitions de remorques pour les catégories B et B+E correspondent aux exigences techniques dans la mesure où, dans la pratique, un système de freinage est requis pour les remorques de plus de 750 kg.

Proposition

- (59) Les définitions des catégories d'automobiles devraient être modifiées comme suit:
- Catégorie B: automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kilogrammes et dont le nombre de personnes transportées, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.
 - Catégorie B+E: ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque, cette dernière ayant une masse maximale de 750 kg;
- (60) En ce qui concerne la catégorie B1, tricycles et quadricycles à moteur, la définition a été alignée sur la directive 2002/24/CE. La catégorie B1 restera facultative.

III.2.5. Camions et autobus/autocars (catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E)

Description de la situation présente

- (61) Toutes les catégories de camion et d'autobus/autocars: les définitions actuelles de la directive 91/439/CEE se réfèrent au nombre de sièges. Cela entraîne une situation dans laquelle, par exemple, un véhicule tel qu'un autobus comprenant principalement des passagers debout et seulement quelques sièges peut être conduit par un titulaire de permis B ou D1, au lieu d'un titulaire de permis D. Cela est vrai pour toutes les catégories de permis. Il convient donc que la définition fasse référence au nombre de passagers plutôt qu'au nombre de sièges.

- (62) Catégories C1 et D1: les sous-catégories C1 et D1 sont actuellement facultatives et n'existent pas dans tous les États membres de l'Union européenne. Il convient que ces sous-catégories deviennent des catégories dans tous les États membres, car elles permettront de mieux distinguer, aux fins de la délivrance des permis, entre les camions et autobus/autocars les plus grands, en majorité utilisés pour le transport commercial, et les autobus/autocars et camions plus petits, qui servent à d'autres fins.
- (63) Il convient de réviser les définitions des catégories C1 et D1 afin de tenir compte de manière plus complète des caractéristiques techniques des véhicules qui entrent dans ce groupe. De nouveaux critères supplémentaires concernant la capacité et la longueur de ces véhicules seront insérés.
- (64) Un titulaire de permis C1 est autorisé à conduire des véhicules de 3 500 à 7 500 kg. Dans ces limites, deux types de véhicules différents existent sur le marché: les véhicules inférieurs à 6000 kg et ceux d'une masse supérieure. Les véhicules d'une masse inférieure à 6000 kg ne sont pas équipés de freins ou de suspensions pneumatiques, et sont en général construits sur un châssis allongé destinés aux véhicules B. Les véhicules dépassant 6000 kg sont équipés de freins et/ou de suspension pneumatiques et sont donc plus proches de petits camions et d'une structure différente de celle des camionnettes inférieures à 6000 kg. Le fait que ces deux types de véhicule très différents relèvent de la même catégorie de permis a plusieurs conséquences indésirables. En premier lieu, le titulaire suit sa formation et passe son examen sur un petit véhicule, alors qu'il sera également autorisé à conduire des véhicules plus grands qui nécessitent des compétences de conduite différentes. En deuxième lieu, les véhicules entre 6000 et 7 500 kg sont dérivés de véhicules de 12 000 kg: ils sont donc facilement surchargés.
- (65) En outre, il est prévu d'introduire une équivalence, qui permettra aux titulaires d'un permis D1 de conduire des véhicules C1 et vice versa, moyennant le respect de conditions d'âge différentes pour les deux catégories. Le châssis des véhicules C1 inférieurs à 6000 kg est en général de même conception que les véhicules D1; seul les éléments de carrosserie supérieurs diffèrent.
- (66) Catégories D1 et D: il convient de réviser les définitions des catégories D1 et D afin d'insérer de nouveaux critères en ce qui concerne la capacité et la longueur de ces véhicules.
- (67) S'agissant des catégories C, C1, D et D1, ainsi que leurs remorques respectives, il est incontestable que la sécurité routière exige un accès progressif. En effet, conduire des véhicules de ce type nécessite une grande expérience en raison des caractéristiques spécifiques des véhicules entrant dans ces groupes, notamment sur le plan du poids, des dimensions, des caractéristiques techniques et du maniement de ces véhicules. Ce type d'accès progressif sera assuré en maintenant la référence à la législation communautaire sur la qualification initiale et la formation continue des conducteurs professionnels, et il convient de l'aligner sur cette législation¹⁹. Les

¹⁹ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil, JO L 226 du 10.9.2003.

conducteurs non professionnels seront ainsi également assujettis au principe de l'accès progressif.

- (68) Pour être complet, toutes les définitions sont données ci-après, même si elles n'ont pas été modifiées.

Proposition

- (69) Les définitions des catégories d'automobiles devraient être modifiées comme suit:

- Catégorie C: automobiles affectées au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg et dont le nombre de personnes transportées, outre le conducteur, n'excède pas huit; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.
- 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 kg (non modifié).
- Catégorie C1: automobiles affectées au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg et dont le nombre de personnes transportées, outre le conducteur, n'excède pas huit; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg. Cette sous-catégorie facultative deviendra une catégorie à part entière et sera instaurée dans tous les États membres.
- Catégorie C1+E: ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C 1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12 000 kg et que la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur (non modifié).
- Catégorie D: automobiles affectées au transport de personnes et ayant une capacité de plus de huit passagers en plus du conducteur; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.
- 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 kg (non modifié).
- Catégorie D1: automobiles affectées au transport de personnes, ayant une capacité maximale de seize passagers, outre le conducteur, et une longueur maximale de sept mètres; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.
- Catégorie D1+E: ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes, sous réserve:

- d'une part, que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12 000 kg et que la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur,
- d'autre part, que la remorque ne soit pas utilisée pour le transport de personnes. (non modifié).

III.3. Âges minimaux

Description de la situation présente

- (70) L'harmonisation des limites inférieures d'âge contribue à la libre circulation des personnes et a un impact direct en termes de sécurité routière.
- (71) Le relèvement de l'âge minimal pour l'accès direct aux motocycles lourds est une nécessité urgente pour améliorer la sécurité routière. Les statistiques des accidents montrent que le risque d'accident des conducteurs débutants de motocycles lourds est particulièrement fort chez les conducteurs âgés de moins de 24 ans. Il convient donc de relever cette limite, actuellement de 21 ans, à 24 ans.
- (72) Parallèlement, le nombre minimal d'années imposé pour l'accès progressif devrait être relevé de deux à trois ans, afin de renforcer l'expérience requise. Un accès progressif à de tels motocycles devrait toujours être subordonné à la réussite d'un examen pratique distinct portant sur les véhicules de la catégorie concernée, de sorte qu'un accès progressif sans aptitude pratique à la conduite ne soit plus possible.
- (73) Le niveau des normes en matière de formation des conducteurs professionnels a été récemment fixé par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil sur la qualification initiale et la formation continue des conducteurs²⁰. L'accès progressif a été établi pour ces conducteurs. Les autres conducteurs non professionnels, visés à l'article 2 de la directive précitée, devraient avoir accès à ces catégories de permis, en n'ayant accès aux catégories supérieures qu'à partir d'un âge plus avancé.

Propositions

- (74) L'âge minimal pour les catégories A1 et B1 demeure inchangé; il est de 16 ans pour l'AM, mais les États membres peuvent autoriser l'accès à l'AM à 14 ans, uniquement sur leur territoire national.
- (75) L'âge minimal pour les catégories B et B+E demeure inchangé. La dérogation à cet âge minimal prévue à l'article 6, paragraphe 2 de la directive 91/439/CEE sera toutefois limitée à la catégorie B: les États membres peuvent autoriser l'accès à la catégorie B à partir de 17 ans, uniquement sur leur territoire national.
- (76) Afin d'assurer l'accès progressif aux catégories C1, C, D1, D et à leurs catégories respectives de remorques sur la base du poids et des dimensions des véhicules conduits, les permis des catégories C1 et C1+E seront délivrés aux candidats âgés de 18 au moins, et les permis des catégories C et C+E aux candidats âgés de 21 ans au moins. Une distinction analogue sera faite pour les permis des catégories D1 et D1+E, qui peuvent être délivrés aux candidats âgés de 21 ans au moins, alors que les

²⁰ Voir note en bas de page n° 7.

permis des catégories D et D+E ne peuvent être délivrés qu'aux candidats âgés de 24 ans au moins. Cela s'applique aux non professionnels, sans préjudice des règles applicables aux conducteurs professionnels conformément aux règles communautaires sur la qualification initiale et la formation périodique fixées par la directive 2003/59/CE.

- (77) Lorsque le candidat aura acquis au moins trois années d'expérience de la conduite sur un motocycle de la catégorie A2 et réussi un examen pratique spécifique pour la catégorie A, il sera autorisé à conduire les véhicules de la catégorie A à compter de l'âge de 21 ans. L'examen pratique se limitera à un test de conduite dans la circulation, sans manœuvres ni contrôle technique. L'attention portera essentiellement sur la conduite en dehors des zones urbaines et sur des routes à grande vitesse. Compte tenu des exigences de la sécurité routière, l'accès direct à la catégorie A sera limité aux conducteurs âgés de 24 ans au moins.
- (78) Les âges minimaux sont donc les suivants:
- Catégories AM, A1 et B1: 16 ans; 14 ans possible pour AM (uniquement sur le territoire national)
 - Catégorie A2: 18 ans
 - Catégorie B et B+E: 18 ans 17 ans possible pour B (uniquement sur le territoire national)
 - Catégorie C1 et C1+E: 18 ans
 - Catégorie C et C+E: 21 ans
 - Catégorie D1 et D1+E: 21 ans
 - Catégorie D et D+E: 24 ans
 - Catégorie A2: 21 ans / 24 ans

III.4. Accès progressif à la conduite des automobiles

- (79) Afin de permettre l'instauration d'une forme d'accès progressif dans les modifications futures de la législation, la catégorie B1 devrait demeurer facultative.
- (80) La présente proposition devrait permettre aux États membres de réduire à trois ans le délai de renouvellement administratif des permis de conduire délivrés pour la première fois. Des mesures spécifiques peuvent ainsi être appliquées aux conducteurs novices afin qu'ils acquièrent davantage d'expérience dans des conditions prédéfinies.

III.5. Exigences minimales pour les examinateurs du permis de conduire

Description de la situation présente

- (81) Bien qu'incomplète, l'harmonisation de la législation relative au permis de conduire en vigueur dans la Communauté a été réalisée dans une mesure telle qu'il convient de considérer comme prioritaire l'introduction de normes minimales harmonisées concernant les qualifications et l'expérience des examinateurs du permis de conduire.

Les normes en matière de formation et d'éducation des examinateurs du permis de conduire varient considérablement d'un État membre à l'autre. Dès lors que les épreuves pratiques et théoriques ont été harmonisées dans les moindres détails, il est nécessaire d'harmoniser les exigences minimales pour les examinateurs du permis de conduire afin de rendre les résultats des épreuves comparables à travers l'UE. En outre, une formation appropriée des examinateurs est une exigence de la sécurité routière. Des cours de recyclage sont nécessaires afin que les examinateurs conservent des compétences et une expérience adéquates dans un environnement technique en évolution toujours plus rapide.

- (82) Étant donné les progrès graduels précités dans l'harmonisation des permis de conduire, il convient d'instaurer des normes minimales pour la qualification initiale des examinateurs, ainsi que des cours de recyclage réguliers. Parallèlement, il y a lieu de définir certaines conditions de base pour l'entrée dans la profession d'examineur du permis de conduire.

Proposition (nouvelle annexe IV de la directive 91/439/CEE)

- (83) Les examinateurs du permis de conduire doivent toujours être en possession d'un permis en cours de validité de la catégorie faisant l'objet des examens qu'ils mènent. En outre, ils doivent avoir obtenu une qualification initiale et sont tenus de suivre régulièrement des cours de recyclage.
- (84) Les examinateurs doivent suivre une formation approfondie sur des matières fondamentales et obtiendront une qualification avant d'être autorisé à procéder à des examens. Le principe de l'accès progressif s'appliquera aussi pour ce qui est du droit de tester différentes catégories: les examinateurs commenceront par tester les candidats de la catégorie B (qui constitue 90% de l'ensemble des examens). Ce n'est qu'après avoir acquis une expérience suffisante de ces examens et obtenu une qualification supplémentaire pour d'autres catégories qu'ils pourront tester les candidats des autres catégories.

IV. DIVERS

IV.1. Évaluation (article 15)

- (85) Cinq ans après l'expiration du délai de transposition de la directive proposée en droit national, il sera procédé à une évaluation des dispositions nouvelles concernant les définitions des catégories (et les âges minimaux), et de leurs incidences sur la sécurité routière. Parallèlement, une évaluation de la possibilité d'instaurer l'accès progressif à la catégorie B, y compris la catégorie B1, sera réalisée.

IV.2. Adaptations du modèle communautaire (annexe I)

- (86) Les catégories AM, A1, A2 et A seront indiquées sur le modèle de permis délivré après l'entrée en vigueur de la présente proposition (présentation du modèle communautaire).

IV.3. Véhicules utilisés pour les examens (annexe II)

- (87) Il faudra définir de nouveaux véhicules pour les examens de conduite des motocycles, compte tenu des modifications des définitions des catégories de motocycles (voir section III.2).

V. ASPECTS LIÉS À LA SUBSIDIARITÉ

- (88) La Communauté est déjà compétente dans le domaine des permis de conduire en vertu de la directive 91/439/CEE du Conseil, abrogeant la première directive relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire, la directive 80/1263/CEE. Les modifications décrites plus haut se situent dans le champ des compétences conférées à la Communauté en vertu de l'article 71, paragraphe 1, point c du traité CE. Aux termes de cette disposition, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure de codécision, doivent fixer les mesures propres à améliorer la sécurité routière.
- (89) Dans une large mesure, les modifications proposées visent à améliorer la sécurité routière, qui est un aspect de la sécurité des transports. Elles amélioreront le niveau général de la sécurité en Europe, s'agissant des aspects de la sécurité liés aux modalités de délivrance du permis de conduire, grâce à une législation harmonisée en la matière. De surcroît, les mesures proposées sont en grande partie conçues pour faciliter la libre circulation des titulaires de permis de conduire, qui représentent une grande proportion des citoyens européens. Cela s'accorde aux objectifs de "l'Agenda de Lisbonne". En outre, la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes insiste sur les effets que peuvent avoir les modalités de délivrance des permis de conduire sur la liberté de circulation des citoyens, qui constitue une des libertés fondamentales garanties par le traité.
- (90) Les mesures proposées renforceront indirectement la sécurité des transports, par une protection accrue contre les fraudes du fait du modèle communautaire de permis, par la possibilité d'intégrer une puce, et par la suppression du modèle communautaire de permis en papier.
- (91) Les objectifs des mesures proposées ne peuvent être suffisamment atteints par les États membres seuls. Les systèmes nationaux de délivrance des permis de conduire varient considérablement, et, en particulier, ne privilégient pas les aspects relatifs à la libre circulation et à la liberté d'établissement. C'est là aussi ce qu'a souligné clairement la Cour de justice des Communautés européennes.

↓ 91/439/CEE (adapté)

Proposition de

DIRECTIVE .../.../CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du [...]

relative au permis de conduire

(refonte)

[(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)]

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article ~~71~~ ~~75~~,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

statuant selon la procédure prévue à l'article 251 du traité³,

considérant ce qui suit:

↓ 91/439/CEE considérant 1
(adapté)

~~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 État 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 États membres sans obligation d'échange;~~

¹ JO n° C 48 du 27.2.1989, p. 4.

² JO n° C 159 du 26.6.1989, p. 24.

³ JO C

↓ 91/439/CEE considérant 2
(adapté)

~~considérant qu'une première étape dans ce sens a été accomplie par la première directive 80/1263/CEE du Conseil, du 4 décembre 1980, relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire⁴ qui a établi un modèle communautaire de permis national et la reconnaissance réciproque par les États membres des permis de conduire nationaux ainsi que l'échange des permis de titulaires qui transfèrent leur résidence normale ou leur lieu de travail d'un État membre à un autre; que les progrès accomplis dans cette voie doivent être poursuivis;~~

↓ 91/439/CEE considérant 3
(adapté)

~~considérant qu'il convient d'adapter le modèle communautaire de permis national établi par la directive 80/1263/CEE pour tenir compte notamment de l'harmonisation des catégories et sous-catégories de véhicules et pour faciliter la compréhension des permis tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Communauté;~~

↓ nouveau

- (1) La directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire⁵ a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte de ladite directive.
- (2) Malgré les progrès accomplis en matière d'harmonisation des règles relatives au permis de conduire, des divergences élémentaires subsistent entre les législations des États membres, qui exigent une harmonisation plus poussée afin de contribuer à la réalisation des politiques communautaires. Les réglementations relatives aux permis de conduire sont un élément indispensable pour réaliser la politique commune des transports et pour améliorer la sécurité de la circulation routière, ainsi que pour faciliter la circulation des personnes qui s'établissent dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis. Compte tenu de l'importance des moyens de transport individuels, la possession d'un permis de conduire dûment reconnu par l'État d'accueil est ainsi de nature à favoriser la libre circulation des citoyens.
- (3) La faculté d'imposer les dispositions nationales en matière de durée de validité, prévue par la directive 91/439/CEE a pour conséquence la coexistence des différentes règles des différents États membres et la circulation de plus de 80 modèles différents de permis de conduire valables dans les États membres. Ceci crée des problèmes de transparence pour les citoyens, les forces de l'ordre et les administrations responsables de la gestion des permis de conduire et mène à des falsifications de documents qui datent parfois de plusieurs décennies. Pour ces raisons, il convient de procéder à

⁴ ~~JO n° L 375 du 31.12.1980, p. 1.~~

⁵ JO L 237 du 24.8.1991, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil, JO L 226 du 10.9.2003, p. 4.

l'harmonisation des règles relatives à la durée de validité des permis délivrés ou renouvelés à partir de la mise en application de la présente directive.

- (4) L'introduction d'une durée de validité administrative permettra de renouveler régulièrement les permis de conduire afin d'appliquer les mesures anti-falsification les plus récentes, ainsi que d'appliquer au moment du renouvellement périodique les examens médicaux ou les autres mesures prévues par les États membres tels que des cours de mise à niveau des connaissances théoriques ou d'aptitude pratique.
- (5) Les États membres peuvent imposer des examens médicaux afin de garantir le respect des normes minimales d'aptitude physique et mentale pour conduire un véhicule à moteur. Pour des raisons de transparence, cette périodicité doit alors coïncider avec le renouvellement du permis de conduire au cas où un examen est imposé, et elle est donc déterminée par la durée de validité du permis.
- (6) Le respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule moteur pour les conducteurs d'un véhicule destiné au transport de personnes ou de marchandises, appartenant à certaines catégories, doit être contrôlé dans le cadre d'un examen médical au moment de la délivrance du permis de conduire et périodiquement par la suite, conformément aux dispositions législatives nationales. Il est nécessaire d'harmoniser la périodicité de ces examens médicaux, afin de contribuer à la réalisation de la libre circulation des travailleurs, d'éviter les distorsions de concurrence et de prendre en compte la responsabilité des conducteurs de ces véhicules.
- (7) En ce qui concerne les âges minimums il est nécessaire de renforcer davantage le principe de l'accès progressif aux catégories. Pour les différentes catégories de véhicules à deux roues, ainsi que pour les différentes catégories de véhicules destinés au transport de personnes ou de marchandises, il convient de varier davantage les modalités d'accès aux catégories de permis. La catégorie B1 doit rester facultative, avec une possibilité de dérogation pour l'âge minimum, afin de préserver une introduction future d'un accès progressif à la même catégorie.
- (8) Les catégories doivent être harmonisées en vue de renforcer le principe de l'accès progressif.
- (9) Les définitions tant des nouvelles catégories que des catégories existantes doivent refléter davantage les caractéristiques techniques des véhicules concernées ainsi que la maîtrise nécessaire à la conduite des véhicules.
- (10) L'introduction d'une catégorie de permis de conduire pour les cyclomoteurs vise en particulier à renforcer la sécurité routière en ce qui concerne les plus jeunes conducteurs, qui d'après les statistiques sont les plus touchés par les accidents de la route.

↓ 91/439/CEE considérant 4 (adapté)
--

- (11) Pour répondre à des impératifs de sécurité routière, il est ☒ donc ☐ nécessaire de fixer des conditions minimales auxquelles le permis de conduire peut être délivré.

↓ 91/439/CEE considérant 5
(adapté)

~~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;~~

↓ 91/439/CEE considérant 6
(adapté)

~~considérant qu'il y a lieu de prévoir la possibilité de subdiviser lesdites catégories de véhicules pour favoriser notamment un accès progressif à leur conduite dans un but de sécurité routière et pour tenir compte de situations nationales existantes;~~

↓ 91/439/CEE considérant 7

(12) Il faut arrêter des dispositions spécifiques pour favoriser l'accès des personnes physiquement handicapées à la conduite des véhicules.

↓ 91/439/CEE considérant 8
(adapté)

~~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; que, 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;~~

↓ 91/439/CEE considérant 9
(adapté)

~~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 d'État de résidence normale, 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;~~

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

- (14) Le modèle de permis de conduire tel que défini par la directive 91/439/CEE doit être remplacé par un modèle unique sous format de carte plastique. En même temps, ce modèle de permis de conduire nécessite une adaptation en raison de l'introduction d'une nouvelle catégorie de permis de conduire pour les cyclomoteurs.
- (15) L'introduction d'un microprocesseur optionnel dans le modèle de permis de conduire sous format de carte de crédit doit permettre aux États membres d'améliorer davantage le niveau de protection anti-fraude. Les prescriptions techniques du microprocesseur seront fixées par la Commission, assistée par le comité sur le permis de conduire.
- (16) Des normes minimales concernant l'accès à la profession d'examineur doivent être déterminées, afin d'améliorer les connaissances et les aptitudes des examinateurs, de permettre une évaluation plus objective des candidats au permis de conduire, de parvenir à une plus grande harmonisation des examens de conduite et de renforcer le principe général de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire.
- (17) Il convient de permettre à la Commission de procéder à l'adaptation au progrès technique des annexes I à IV.
- (18) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁶.
- (19) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc en raison de leurs dimensions et leurs effets être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (20) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe V, partie B,

⁶ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

↓ 91/439/CEE (adapté) → ₁ 96/47/CE art. 1, pt. 1 → ₂ 94/72/CE art. 1
--

⊠ ONT ~~⊠~~ ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

⊠ *Modèle de permis* ⊠

1. Les États membres établissent le permis de conduire national d'après le modèle communautaire tel que décrit à l'annexe I →₁ ~~ou I-bis~~ ← conformément aux dispositions de la présente directive. →₂ ~~Toutefois, la république de Finlande et le royaume de Suède peuvent continuer à délivrer des permis de conduire selon leur modèle actuel jusqu'au 31 décembre 1997.~~ ←

↓ nouveau

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

↓ 91/439/CEE (adapté)

⊠ *Article 2*

Reconnaissance mutuelle ⊠

~~2.~~ Les permis de conduire délivrés par les États membres sont mutuellement reconnus.

~~3. Lorsqu'un titulaire de permis de conduire en cours de validité acquiert sa résidence normale dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis, l'État membre d'accueil peut appliquer au titulaire du permis ses dispositions nationales en matière de durée de validité du permis, de contrôle médical, de dispositions fiscales et peut inscrire sur le permis les mentions indispensables à sa gestion.~~

↓ 91/439/CEE art. 2 (adapté)

Article 3

⊠ Mesures anti-falsification ⊠

↓ 91/439/CEE
⇒ nouveau

1. Le signe distinctif de l'État membre délivrant le permis figure dans l'emblème dessiné à la page 1 du modèle de permis de conduire communautaire.
 2. Les États membres prennent toutes dispositions utiles pour éviter les risques de falsification des permis de conduire ⇒, y compris pour les modèles de permis délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive. Ils en informent la Commission ⇐.
-

↓ 91/439/CEE (adapté)
→₁ 96/47/CE art. 1, pt. 1

~~3. Après accord de la Commission, les États membres peuvent apporter au modèle figurant à l'annexe I →₁ ou I bis ← les aménagements nécessaires au traitement par ordinateur du permis de conduire.~~

↓ 96/47/CE art. 1, pt. 2 (adapté)

~~4. Sans préjudice des dispositions qui seront arrêtées en la matière par le Conseil, les modèles définis aux annexes I et I bis ne peuvent comporter de dispositifs électroniques informatiques.~~

↓ 91/439/CEE art. 3 (adapté)

Article 4

⊠ Catégories ⊠

↓ 91/439/CEE

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

↓ nouveau

catégorie AM :

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

catégorie A1 :

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

catégorie A 2 :

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

↓ 91/439/CEE

catégorie A:

- motocycles, avec ou sans side-car ;

↓ nouveau

catégorie B 1:

- tricycles et quadricycles à moteur ;

↓ 91/439/CEE (adapté)

⇒ nouveau

catégorie B:

- automobiles, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kilogrammes et dont le nombre de ⇒ personnes transportées ⇐ ~~places assises~~, outre le ~~siège du~~ conducteur, n'excède pas huit; aux automobiles de

cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes ;

↓ 91/439/CEE (adapté)

- ~~ensembles composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque, dont la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 3 500 kilogrammes et dont la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur;~~

↓ 91/439/CEE (adapté)

⇒ nouveau

catégorie B + E:

- ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque dont ⇒ la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes ⇐ ~~l'ensemble n'entre pas dans la catégorie B;~~

↓ nouveau

catégorie C 1:

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

catégorie C 1 + E:

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

↓ 91/439/CEE (adapté)

⇒ nouveau

catégorie C:

- automobiles affectées au transport de marchandises, ~~autres que celles de la catégorie D,~~ dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes ⇒ et dont le nombre de personnes transportées, outre le conducteur, n'excède pas huit ⇐; aux automobiles ☒ qu'on peut conduire avec un permis de la

catégorie C ~~☒ de cette catégorie~~ peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes ;

↓ 91/439/CEE
⇒ nouveau

catégorie C + E:

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

↓ nouveau

catégorie D 1:

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

catégorie D 1 + E:

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

↓ 91/439/CEE (adapté)
⇒ nouveau

catégorie D:

- automobiles affectées au transport des personnes ~~et ayant~~ ⇒, dont le nombre de personnes transportées, outre le conducteur, excède huit ⇐ ~~plus de huit places assises outre le siège du conducteur~~; aux automobiles ☒ qu'on peut conduire avec un permis de la catégorie D ~~☒ de cette catégorie~~ peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;

↓ 91/439/CEE

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.

↓ nouveau

Les remorques ne peuvent pas être utilisées pour le transport de personnes.

↓ 91/439/CEE (adapté)

~~2. Au sein des catégories A, B, B + E, C, C + E, D et D + E, un permis spécifique peut être délivré pour la conduite des véhicules des sous-catégories suivantes:~~

~~sous-catégorie A 1:~~

- ~~– motocycles légers d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW;~~

~~sous-catégorie B 1:~~

- ~~– trieycles et quadricycles à moteur;~~

~~sous-catégorie C 1:~~

- ~~– automobiles autres que celles de la catégorie D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes sans dépasser 7 500 kilogrammes; aux automobiles de cette sous-catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;~~

~~sous-catégorie C 1 + E:~~

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

~~sous-catégorie D 1:~~

- ~~– automobiles affectées au transport de personnes, ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur sans excéder seize places assises, outre le siège du conducteur; aux automobiles de cette sous-catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kilogrammes;~~

~~sous-catégorie D 1 + E:~~

- ~~– ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la sous-catégorie D 1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kilogrammes, sous réserve:~~
 - ~~– d'une part, que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12 000 kilogrammes et que la masse maximale autorisée de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur;~~
 - ~~– d'autre part, que la remorque ne soit pas utilisée pour le transport de personnes.~~

↓ 91/439/CEE (adapté)

2 3. Aux fins de la présente directive :

- a) 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 rails;

↓ nouveau

- b) le terme “cyclomoteur” n'englobe pas les quadricycles légers ni les cycles à pédalage assisté;
- c) le terme “tricycle” désigne un véhicule muni de trois roues symétriques et équipé d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 centimètres cubes s'il est à combustion interne et/ou dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 kilomètres à l'heure ;
- d) le terme “quadricycle” désigne un véhicule autre qu'un quadricycle léger dont la masse à vide est égale ou inférieure à 400 kilogrammes (550 kilogrammes pour les véhicules destinés au transport de marchandises), à l'exclusion de la masse des batteries s'il s'agit d'un véhicule électrique, et dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15 kilowatts ;

↓ 91/439/CEE (adapté)

→₁ 97/26/CE art. 1, pt. 1

~~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 →₁ 45 kilomètres par heure ← ou équipé 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 550 kilogrammes. La masse à vide des véhicules propulsés par électricité ne doit pas tenir compte de la masse des batteries.~~

~~Les États 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;~~

↓ nouveau

- e) Le terme “motocycle” désigne tout véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 kilomètres à l'heure ou, si ce véhicule est équipé d'un moteur thermique de propulsion, dont la cylindrée est supérieure à 50 centimètres cubes. Le side-car est assimilé à ce type de véhicule;

↓ 97/26/CE art. 1, pt. 1 (adapté)

~~le terme “moto-cycle” désigne tout véhicule à deux roues avec ou sans side-car, équipé d’un moteur d’une cylindrée supérieure à 50 centimètres cubes si à combustion interne et/ou ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 45 kilomètres par heure;~~

↓ 91/439/CEE (adapté)

- ⊗ f) ~~⊗~~ 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 des véhicules utilisés pour le transport des 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;
- ⊗ g) ~~⊗~~ 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.

↓ nouveau

3. La catégorie B1 est facultative.

↓ 91/439/CEE (adapté)

~~4. Les États membres peuvent, après consultation de la Commission, déroger, à condition de le mentionner sur le permis, aux vitesses indiquées au paragraphe 3 deuxième et troisième tirets, sous réserve de prévoir des vitesses inférieures.~~

~~5. Pour la sous-catégorie A 1, les États membres peuvent imposer des normes restrictives complémentaires.~~

- ⊗ 4. ~~⊗ 6.~~ Après accord de la Commission, les États membres peuvent exclure de l'application du présent article certains types de véhicules à moteur particuliers tels que les véhicules spéciaux pour handicapés.

↓ 91/439/CEE art. 4 (adapté)

Article 5

⊗ *Conditions - Restrictions* ⊗

↓ 91/439/CEE

1. Le permis de conduire porte mention des conditions dans lesquelles le conducteur est habilité à conduire.
2. Si, pour cause de déficience physique, la conduite n'est autorisée que pour certains types de véhicules ou pour des véhicules adaptés, l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements prévue à l'article 7 se passe sur un tel véhicule.

↓ 91/439/CEE art. 5 (adapté)

Article 6

⊗ *Équivalences entre catégories* ⊗

↓ 91/439/CEE

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 catégories B + E, C + E, D + E, ne peut être délivré qu'aux conducteurs déjà habilités respectivement pour les catégories B, C ou D.
2. La validité du permis de conduire est fixée comme suit:
 - a) le permis validé pour des catégories C + E ou D + E est validé pour la conduite des ensembles de la catégorie B + E;
 - b) le permis validé pour la catégorie C + E est validé pour la catégorie D + E si leur titulaire est habilité pour la catégorie D.

↓ nouveau

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

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

↓ 91/439/CEE (adapté)

⇒ nouveau

3. Les États membres peuvent accorder, pour la conduite sur leur territoire, les équivalences suivantes:
- a) tricycles et quadricycles à moteur sous couvert d'un permis de la catégorie A ou A 1;
 - b) motocycles légers sous couvert d'un permis de la catégorie B.
4. Les États membres peuvent, après consultation de la Commission, autoriser la conduite sur leur territoire;
- a) de véhicules de la catégorie D 1 (~~seize places assises au maximum, outre le siège du conducteur et~~ d' une masse maximale autorisée de 3 500 kilogrammes n'incluant pas les équipements spécialisés destinés au transport de passagers handicapés) par les conducteurs âgés d'au moins 21 ans et détenteurs, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire de catégorie B, à condition que ces véhicules soient utilisés à des fins sociales par des organisations non commerciales et que la conduite en soit assurée par des conducteurs bénévoles;
 - b) de véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kilogrammes par les conducteurs âgés d'au moins 21 ans et détenteurs, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire de catégorie B, à condition que ces véhicules soient essentiellement destinés à être utilisés, à l'arrêt, à des fins d'instruction ou de récréation, qu'ils soient utilisés à des fins sociales par des organisations non commerciales, qu'ils aient été modifiés de façon à ne pouvoir être utilisés pour le transport de plus de neuf personnes ni pour le transport de biens de toute nature autres que ceux absolument nécessaires à l'utilisation qui leur a été assignée.

↓ 91/439/CEE art. 6 (adapté)

Article 7

⊠ Âge minimal ⊠

↓ 91/439/CEE

1. Les conditions d'âge minimal pour la délivrance du permis de conduire sont les suivantes:
- a) 16 ans:

↓ nouveau

- pour la catégorie AM ;

↓ 91/439/CEE (adapté)

- pour la sous-catégorie A 1 ;
- pour la sous-catégorie B 1 ;

↓ 91/439/CEE

b) 18 ans:

↓ 91/439/CEE (adapté)
⇒ nouveau

- pour la catégorie A ⇔ 2 ⇔; toutefois, l'accès à la conduite des motocycles d'une puissance supérieure à 25 kilowatts ou d'un rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kilowatt par kilogramme (ou de motocycles avec side-car d'un rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kilowatt par kilogramme), est subordonné à l'acquisition d'une expérience de deux ans minimum sur des motocycles de caractéristiques inférieures, sous couvert du permis A. Cette expérience préalable peut ne pas être exigée si le candidat est âgé d'au moins 21 ans, sous réserve de la réussite d'une épreuve spécifique de contrôle des aptitudes et des comportements;

↓ 91/439/CEE

- pour la catégorie B, B + E ;

↓ 91/439/CEE (adapté)

~~pour les catégories C, C + E et les sous-catégories C 1, C 1 + E, sans préjudice des dispositions prévues pour la conduite de ces véhicules par le 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 route⁷;~~

⁷

~~JO n° L 370 du 31.12.1985, p. 1.~~

↓ nouveau

- pour les catégories C1 et C1+E, sans préjudice des dispositions prévues pour la conduite de ces véhicules par la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil⁸;

↓ 91/439/CEE

c) 21 ans:

↓ 91/439/CEE (adapté)

~~pour les catégories D, D + E et les sous-catégories D 1, D 1 + E, sans préjudice des dispositions prévues pour la conduite de ces véhicules par le règlement (CEE) n° 3820/85.~~

↓ nouveau

- pour la catégorie A, à condition que le candidat ait acquis une expérience de trois ans minimum sur un motorcycle sous couvert du permis A2 et ait passé avec succès une épreuve pratique spécifique pour la catégorie A telle que définie à l'article 8, paragraphe 1, point d);
- pour les catégories C, C+E, D1 et D1+E, sans préjudice des dispositions prévues pour la conduite de ces véhicules par la directive 2003/59/CE ;

d) 24 ans :

- pour la catégorie A ;
- pour les catégories D et D+E, sans préjudice des dispositions prévues pour la conduite de ces véhicules par la directive 2003/59/CE;

↓ 91/439/CEE (adapté)
⇒ nouveau

2. Les États membres peuvent déroger aux conditions d'âge minimal fixées pour les catégories A, B et B + E et délivrer ces catégories à partir de 17 ans, ~~à l'exception des dispositions pour la catégorie A prévues au paragraphe 1 point b) premier tiret et dernière phrase.~~ ⇒ et à celles fixées pour la catégorie B1 et délivrer cette catégorie seulement à partir de l'âge de 18 ans. Les États membres peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire d'un permis de conduire des catégories B et B1 dont le titulaire n'a pas 18 ans révolus ⇐.

⁸ JO L 226 du 10.9.2003, p. 4.

↓ nouveau

Les Etats membres peuvent déroger aux conditions d'âge minimal fixées pour la catégorie AM et délivrer cette catégorie à partir de l'âge de 14 ans. Les États membres peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire d'un permis de conduire de la catégorie AM dont le titulaire n'a pas 16 ans révolus.

↓ 91/439/CEE (adapté)

~~3. Les États membres peuvent refuser de reconnaître la validité sur leur territoire de tout permis de conduire dont le titulaire n'a pas 18 ans révolus.~~

↓ 91/439/CEE art. 7 (adapté)

Article 8

✧ Délivrance – Validité - Renouvellement ✧

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

↓ 91/439/CEE

- a) la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, d'une épreuve de contrôle des connaissances ainsi qu'à la satisfaction des normes médicales, conformément aux dispositions des annexes II et III;

↓ nouveau

- b) la réussite d'une épreuve de contrôle des connaissances seulement en ce qui concerne la catégorie AM ; les États membres peuvent imposer la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, ainsi qu'un examen médical pour les permis de conduire de la catégorie AM qu'ils délivrent ;
- c) la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements seulement pour un candidat au permis de conduire de la catégorie A2 qui a acquis une expérience de deux ans minimum sur un motorcycle sous couvert du permis A1 ;
- d) la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements seulement pour un candidat au permis de conduire de la catégorie A qui a acquis une expérience de trois ans minimum sur un motorcycle sous couvert du permis A2 ; cette épreuve pourra être restreinte à la seule partie de conduite en circulation en mettant un accent spécifique sur la circulation sur des routes situées en dehors des agglomérations

- ⊗ e ⊗ b) l'existence de la résidence normale ou la preuve de la qualité d'étudiant pendant une période d'au moins six mois sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire.

~~2. Sans préjudice des dispositions qui seront arrêtées en la matière par le Conseil, chaque État membre garde le droit de fixer, selon les critères nationaux, la durée de validité des permis de conduire qu'il délivre.~~

~~3. Les États membres peuvent, après accord de la Commission, déroger aux dispositions de l'annexe III, si ces dérogations sont compatibles avec le progrès de la science médicale et avec les principes définis dans ladite annexe.~~

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

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

Toutefois, si un permis de conduire déjà délivré avant l'entrée en vigueur de la directive doit être renouvelé parce que sa validité vient à échéance, les différentes durées de validité fixées au premier et au deuxième alinéa s'appliquent à ce renouvellement.

3. Le renouvellement du permis de conduire au moment où celui-ci vient à échéance est subordonné à :
- a) un contrôle des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite telles que décrites à l'annexe III pour les permis de conduire des catégories C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E ;
 - b) l'existence de la résidence normale ou la preuve de la qualité d'étudiant sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire, sans obligation d'y demeurer pendant une période d'au moins six mois.

Les Etats membres peuvent imposer, lors du renouvellement d'un permis de conduire des catégories A, A1, A2, B, B1 et B+E, un contrôle des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite telles que décrites à l'annexe III.

↓ 91/439/CEE

4. Sans préjudice des dispositions relevant des lois pénales et de police nationales, les États membres peuvent appliquer à la délivrance du permis de conduire, après consultation de la Commission, les dispositions de leur réglementation nationale concernant les conditions autres que celles visées par la présente directive.

↓ 91/439/CEE (adapté)
⇒ nouveau

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

↓ 97/26/CE art. 1, pt. 2 (adapté)
⇒ nouveau

Article ~~7 bis~~ ☒ 9

Comité ☒

~~1. Une subdivision des codes communautaires harmonisés figurant aux annexes I et Ibis est définie selon la procédure prévue à l'article 7ter et en particulier pour les codes 04, 05, 44 et 55.~~

~~Cette procédure est également suivie pour décider si l'utilisation de certaines subdivisions de codes communautaires harmonisés doit, si nécessaire, être rendue obligatoire.~~

~~2. Les amendements nécessaires pour adapter la partie des annexes I et Ibis qui est relative aux codes harmonisés et les annexes~~ ⇒ I à IV ⇐ ~~au progrès scientifique et technique sont adoptés selon la procédure prévue à l'article~~ ☒ 10 ☒.

↓ 1882/2003 art. 3 et annexe III pt. 24 (adapté)

Article ~~7^{ter}~~ 10

Procédure comitologie

↓ 1882/2003 art. 3 et annexe III pt. 24
--

1. La Commission est assistée par un “comité pour le permis de conduire”, ci-après dénommé “comité”.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

↓ nouveau

Article 11

Examineurs

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

Article 12

⊗ Dispositions diverses relatives à la reconnaissance des permis de conduire ⊗

1. Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire en cours de validité délivré par un État membre a établi sa résidence normale dans un autre État membre, il peut demander l'échange de son permis contre un permis équivalent; il appartient à l'État membre qui procède à l'échange de vérifier, le cas échéant, si le permis présenté est effectivement en cours de validité.
2. Sous réserve du respect du principe de territorialité des lois pénales et de police, l'État membre de résidence normale peut appliquer au titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre ses dispositions nationales concernant la restriction, la suspension, le retrait ou l'annulation du droit de conduire et, si nécessaire, procéder à ces fins à l'échange de ce permis.
3. L'État membre qui procède à l'échange renvoie l'ancien permis aux autorités de l'État membre qui l'a délivré, en précisant les raisons de cette procédure.
4. Un État membre peut refuser de reconnaître, à une personne faisant l'objet sur son territoire d'une des mesures visées au paragraphe 2, la validité de tout permis de conduire établi par un autre État membre.

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

5. Le remplacement d'un permis de conduire faisant suite notamment à une perte ou à un vol peut être obtenu auprès des autorités compétentes de l'État où le titulaire a sa résidence normale; celles-ci procèdent au remplacement sur la base des renseignements qu'elles détiennent ou, le cas échéant, d'une attestation des autorités compétentes de l'État membre ayant délivré le permis initial.
6. Lorsqu'un État membre échange un permis de conduire délivré par un pays tiers contre un permis de conduire de modèle communautaire, mention en est faite sur ce dernier ainsi que lors de tout renouvellement ou remplacement ultérieur.

↓ 91/439/CEE (adapté) ⇒ nouveau

Cet échange ne peut être effectué que si le permis délivré par un pays tiers a été remis aux autorités compétentes de l'État membre qui procède à l'échange. En cas de changement de résidence normale du titulaire de ce permis dans un autre État membre, ce dernier pourra ne pas appliquer ⇒ le principe de la reconnaissance mutuelle tel que défini par ⇨ l'article ☒ 2 ☒.

↓ 91/439/CEE art. 9 (adapté)

Article 13

☒ Résidence normale ☒

↓ 91/439/CEE

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

↓ 91/439/CEE art. 10 (adapté)

Article 14

☒ Équivalences permis de modèle non communautaire ☒

↓ 91/439/CEE (adapté)

Après accord de la Commission, les États membres établissent les équivalences entre les catégories des permis délivrés avant la mise en œuvre de la présente directive et celles définies à l'article ☒ 4 ☒.

↓ 91/439/CEE (adapté) ⇒ nouveau

Après ⇒ consultation ⇐ ~~accord~~ de la Commission, les États membres peuvent apporter, dans leur législation nationale, les aménagements nécessaires à la mise en œuvre des dispositions de l'article ☒ 12, ☒ paragraphes 4, 5 et 6.

↓ 91/439/CEE art. 11 (adapté) ⇒ nouveau
--

Article 15

☒ Évaluation ☒

~~Le Conseil procède, cinq ans après la mise en application de la présente 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 3 en vue de leur éventuelle harmonisation ou de leur suppression.~~ ⇒ à une évaluation des dispositions communautaires concernant les catégories visées à l'article 4 et des âges minimums tels que fixés à l'article 7 et leur incidence sur la sécurité routière ainsi qu'à une évaluation d'une introduction possible d'un accès progressif à la catégorie B en y incluant la catégorie B1 le ...[cinq ans après la date fixée à l'article 17, paragraphe 2] au plus tard. ⇐

↓ 91/439/CEE art. 12 (adapté) ⇒ nouveau
--

Article 16

☒ Coopération entre États membres ☒

~~1. Les États membres arrêtent, après consultation de la Commission, avant le 1^{er} juillet 1994, les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour la mise en application de la présente directive à partir du 1^{er} juillet 1996.~~

~~2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.~~

~~3.~~ Les États membres s'assistent mutuellement dans l'application de la présente directive et s'échangent, ~~en cas de besoin~~, les informations sur les permis qu'ils ont ⇒ délivrés, échangés ou remplacés ⇐ ~~enregistrés~~.



Article 17

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le ... [*deux ans après la date fixée à l'article 19*], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1er, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 2, à l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, à l'article 6, paragraphe 2, points c) et d), à l'article 7, à l'article 8, paragraphes 1, 2,3 et 5, à l'article 11, aux articles 16 à 20, ainsi qu'aux annexes II, point 5.2 et IV. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.
2. Ils appliquent ces dispositions à partir du ... [*deux ans après la date fixée à l'article 17, paragraphe 1*].
3. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, aux directives abrogées par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention sont arrêtées par les États membres.
4. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

↓ 91/439/CEE art. 13 (adapté)

Article 18

⊠ Abrogation ⊠

La directive ~~80~~ ⊠ 91 ⊠ ~~1263~~ ⊠ 439 ⊠/CEE⊠, telle que modifiée par les directives visées à l'annexe V, partie A, ⊠ est abrogée à ~~partir du 1^{er} juillet 1996~~ avec effet au ... [*deux ans après la date fixée à l'article 17, paragraphe 1*], sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national de la directive indiqués à l'annexe V, partie B.



Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI.

Article 19

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'article 1er, paragraphe 1, l'article 2, l'article 3, paragraphe 1, l'article 4, paragraphe 4, l'article 5, l'article 6, paragraphe 1, paragraphe 2, points a) et b), et paragraphes 3 et 4, l'article 8, paragraphe 4, l'article 9, l'article 10, les articles 12 à 15 ainsi que les annexes I, II et III sont applicables à partir du ... [*deux ans après la date fixée à l'article 19*].

↓ 91/439/CEE art. 14 (adapté)

Article 20

⊠ Destinataires ⊠

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen

Le président

[...]

Par le Conseil

Le président

[...]

ANNEXE I

DISPOSITIONS RELATIVES AU MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE PERMIS DE CONDUIRE

1. ~~La couleur du permis de modèle communautaire est rose et ses dimensions hors tout sont:~~
 - ~~— hauteur: 106 mm,~~
 - ~~— largeur: 222 mm.~~
2. ~~Le permis est composé de six pages.~~

~~La page 1 contient:~~

 - ~~— le signe distinctif de l'État membre délivrant le permis,~~
 - ~~— la mention du nom de l'État membre délivrant le permis, qui est facultative,~~

~~le signe distinctif suivant de l'État membre délivrant le permis:~~

B:	Belgique
DK:	Danemark
D:	Allemagne
GR:	Grèce
E:	Espagne
F:	France
IRL:	Irlande
I:	Italie
L:	Luxembourg
NL:	Pays-Bas
A:	Autriche
P:	Portugal

~~FIN:~~ Finlande

~~S:~~ Suède

~~UK:~~ Royaume-Uni

↓ 91/439/CEE (adapté)

- ~~la mention “permis de conduire” imprimée en gros caractères dans la ou les langues 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” imprimée dans la ou les langues de l’État membre qui délivre le permis.~~

~~La page 2 contient:~~

- ~~1) le nom du titulaire~~
- ~~2) le prénom du titulaire~~
- ~~3) la date et le lieu de naissance du titulaire~~
- ~~4) la désignation de l'autorité compétente qui délivre le permis (y compris le lieu et la date de délivrance, ainsi que le cachet de l'autorité)~~
- ~~5) le numéro de permis~~
- ~~6) la photo du titulaire~~
- ~~7) la signature du titulaire~~
- ~~8) la résidence, le domicile ou l'adresse postale (mention facultative).~~

~~Les pages 3 et 4 contiennent les (sous-) catégories de véhicules, la date de délivrance de la (sous-) catégorie, sa durée de validité, le cachet de l'autorité (timbre, etc.), les mentions additionnelles ou restrictives éventuelles sous forme codifiée en regard de chaque (sous-) catégorie concernée.~~

~~Les sous-catégories non prévues dans la législation nationale d'un État membre peuvent ne pas être mentionnées sur les permis de conduire délivrés par cet État membre.~~

~~Les codes utilisés à la page 4 seront fixés comme suit:~~

↓ 2000/56/CE Art.1, pt. 1 et
Annexe I (adapté)

~~codes 01 à 99:~~

~~codes harmonisés communautaires~~

~~CONDUCTEUR (raisons médicales)~~

~~01. Correction et/ou protection de la vision~~

~~01.01 Lunettes~~

~~01.02 Lentille(s) de contact~~

~~01.03 Verre protecteur~~

~~01.04 Lentille opaque~~

~~01.05 Couvre-œil~~

~~01.06 Lunettes ou lentilles de contact~~

~~02. Prothèse auditive/aide à la communication~~

~~02.01 Prothèse auditive pour une oreille~~

~~02.02 Prothèse auditive pour les deux oreilles~~

~~03. Prothèse/orthèse des membres~~

~~03.01 Prothèse/orthèse d'un/des membre(s) supérieur(s)~~

~~03.02 Prothèse/orthèse d'un/des membre(s) inférieur(s)~~

~~05. Usage restreint (indication du sous-code obligatoire, conduite soumise à restrictions pour raisons médicales)~~

~~05.01 Restreint aux trajets de jour (par exemple: une heure après le lever du soleil et une heure avant le coucher)~~

~~05.02 Restreint aux trajets dans un rayon de... km du lieu de résidence du titulaire, ou uniquement à l'intérieur d'une ville/d'une région...~~

~~05.03 Conduite sans passagers~~

~~05.04 Restreint aux trajets à vitesse inférieure ou égale à... km/h~~

~~05.05 Conduite uniquement autorisée accompagnée d'un titulaire de permis de conduire~~

~~05.06 Sans remorque~~

~~05.07 Pas de conduite sur autoroute~~

~~05.08 Pas d'alcool~~

~~ADAPTATIONS DU VÉHICULE~~

~~10. Boîte de vitesse adaptée~~

- ~~10.01 Changement de vitesse manuelle~~
- ~~10.02 Changement de vitesse automatique~~
- ~~10.03 Changement de vitesse à commande électronique~~
- ~~10.04 Levier de vitesses adapté~~
- ~~10.05 Sans boîte de transmission secondaire~~
- ~~15. Embrayage adapté~~
 - ~~15.01 Pédale d'embrayage adaptée~~
 - ~~15.02 Embrayage manuel~~
 - ~~15.03 Embrayage automatique~~
 - ~~15.04 Cloisonnement devant la pédale d'embrayage/pédale d'embrayage neutralisée/supprimée~~
- ~~20. Mécanismes de freinage adaptés~~
 - ~~20.01 Pédale de frein adaptée~~
 - ~~20.02 Pédale de frein agrandie~~
 - ~~20.03 Pédale de frein adaptée pour le pied gauche~~
 - ~~20.04 Pédale de frein par semelle~~
 - ~~20.05 Pédale de frein à bascule~~
 - ~~20.06 Frein de service à main (adapté)~~
 - ~~20.07 Utilisation maximale du frein de service renforcé~~
 - ~~20.08 Utilisation maximale du frein de secours intégré au frein de service~~
 - ~~20.09 Frein de stationnement adapté~~
 - ~~20.10 Frein de stationnement à commande électrique~~
 - ~~20.11 Frein de stationnement à commande au pied (adapté)~~
 - ~~20.12 Cloisonnement devant la pédale de frein/pédale de frein neutralisée/supprimée~~
 - ~~20.13 Frein à commande au genou~~
 - ~~20.14 Frein principal à commande électrique~~
- ~~25. Mécanismes d'accélération adaptés~~
 - ~~25.01 Pédale d'accélérateur adaptée~~

- ~~25.02 Pédale d'accélérateur par semelle~~
- ~~25.03 Pédale d'accélérateur à bascule~~
- ~~25.04 Accélérateur manuel~~
- ~~25.05 Accélérateur au genou~~
- ~~25.06 Servo-accélérateur (électronique, pneumatique, etc.)~~
- ~~25.07 Pédale d'accélérateur placée à gauche de la pédale de frein~~
- ~~25.08 Pédale d'accélérateur placée à gauche~~
- ~~25.09 Cloisonnement devant la pédale d'accélérateur/pédale d'accélérateur neutralisée/supprimée~~
- ~~30. Mécanismes de freinage et d'accélération combinés adaptés~~
 - ~~30.01 Pédales parallèles~~
 - ~~30.02 Pédales dans (ou quasi dans) le même plan~~
 - ~~30.03 Accélérateur et frein à glissière~~
 - ~~30.04 Accélérateur et frein à glissière avec orthèse~~
 - ~~30.05 Pédales de frein et d'accélérateur neutralisées/supprimées~~
 - ~~30.06 Plancher surélevé~~
 - ~~30.07 Cloisonnement sur le côté de la pédale de frein~~
 - ~~30.08 Cloisonnement pour prothèse sur le côté de la pédale de freins~~
 - ~~30.09 Cloisonnement devant les pédales d'accélérateur et de frein~~
 - ~~30.10 Repose-talon/jambe~~
 - ~~30.11 Accélérateur et frein à commande électrique~~
- ~~35. Dispositifs de commande adaptés~~
 - ~~(Feux, essuie et lave-glace, avertisseur, clignotants, etc.)~~
 - ~~35.01 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans influence négative sur le pilotage~~
 - ~~35.02 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pompeau, fourche, etc.)~~
 - ~~35.03 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pompeau, fourche, etc.) avec la main gauche~~

~~35.04 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pompeau, fourche, etc.) avec la main droite~~

~~35.05 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pompeau, fourche, etc.) et les commandes de l'accélérateur et du frein combinés~~

~~40. Direction adaptée~~

~~40.01 Direction assistée standard~~

~~40.02 Direction assistée renforcée~~

~~40.03 Direction avec système de secours~~

~~40.04 Colonne de direction allongée~~

~~40.05 Volant ajusté (volant de section plus large/épaissi; volant de diamètre réduit, etc.)~~

~~40.06 Volant basculant~~

~~40.07 Volant vertical~~

~~40.08 Volant horizontal~~

~~40.09 Conduite aux pieds~~

~~40.10 Conduite par dispositif adapté (manche à balai, etc.)~~

~~40.11 Pompeau sur le volant~~

~~40.12 Orthèse pour main sur le volant~~

~~40.13 Orthèse de ténodèse~~

~~42. Rétroviseur(s) modifié(s)~~

~~42.01 Rétroviseur extérieur gauche ou droit~~

~~42.02 Rétroviseur extérieur monté sur l'aile~~

~~42.03 Rétroviseur intérieur supplémentaire permettant de voir la circulation~~

~~42.04 Rétroviseur intérieur panoramique~~

~~42.05 Rétroviseur d'angle mort~~

~~42.06 Rétroviseur(s) extérieur(s) à commande électrique~~

~~43. Siège du conducteur modifié~~

~~43.01 Siège du conducteur à bonne hauteur de vision et à distance normale du volant et des pédales~~

~~43.02 Siège du conducteur ajusté à la forme du corps~~

~~43.03 Siège du conducteur avec soutien latéral pour une bonne stabilité~~

~~43.04 Siège du conducteur avec accoudoir~~

~~43.05 Siège du conducteur à glissière allongée~~

~~43.06 Ceinture de sécurité adaptée~~

~~43.07 Ceinture de type harnais~~

~~44. Modifications des motocycles (sous code obligatoire)~~

~~44.01 Frein à commande unique~~

~~44.02 Frein à main (adapté) (roue avant)~~

~~44.03 Frein au pied (adapté) (roue arrière)~~

~~44.04 Poignée d'accélérateur (adaptée)~~

~~44.05 Boîte de vitesse manuelle et embrayage manuel (adaptés)~~

~~44.06 Rétroviseur(s) [adapté(s)]~~

~~44.07 Commandes (adaptées) (indicateurs de direction, feux stop...)~~

~~44.08 Hauteur du siège permettant au conducteur assis de poser les deux pieds au sol.~~

~~45. Motocycle avec *side-car* uniquement~~

~~50. Limité à un véhicule/numéro de châssis particulier (numéro d'identification du véhicule, NIDV)~~

~~51. Limité à un véhicule/plaque d'immatriculation particulier (numéro d'immatriculation du véhicule, NIMV)~~

~~QUESTIONS ADMINISTRATIVES~~

~~70. Échange du permis n°... délivré par... (signe distinctif UE/ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple: 70.0123456789.NL)~~

~~71. Double du permis n°... (signe distinctif UE/ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple: 71.987654321.HR)~~

~~72. Limité aux véhicules de la catégorie A d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW (A1)~~

~~73. Limité aux véhicules de la catégorie B de type trieyele ou quadrieyele à moteur (B1)~~

~~74. Limité aux véhicules de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7 500 kg (C1)~~

~~75. Limité aux véhicules de la catégorie D n'ayant pas plus de 16 sièges en plus du siège du conducteur (D1)~~

~~76. Limité aux véhicules de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7 500 kg (C1), couplés à une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé ne dépasse pas 12 000 kg, et que la masse maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur (C1 + E)~~

~~77. Limité aux véhicules de la catégorie D n'ayant pas plus de 16 sièges en plus du siège du conducteur (D1), relié à une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg, à condition que a) la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé ne dépasse pas 12 000 kg et que la masse maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur et b) la remorque ne soit pas utilisée pour le transport de voyageurs (D1 + E)~~

~~78. Limité aux véhicules à changement de vitesse automatique~~

~~(Directive 91/439/CEE, annexe II, point 8.1.1, paragraphe 2)~~

~~79. (...) Limité aux véhicules qui satisfont aux spécifications indiquées entre parenthèses, dans le contexte de l'application de l'article 10, paragraphe 1, de la directive~~

~~90.01: à gauche~~

~~90.02: à droite~~

~~90.03: gauche~~

~~90.04: droit(e)~~

~~90.05: main~~

~~90.06: pied~~

~~90.07: utilisable~~

↓ 2003/59/CE art.10.2 (adapté)

~~95. Conducteur titulaire du CAP répondant à l'obligation d'aptitude professionnelle prévue à l'article 3 jusqu'au ... (par exemple : 95.01.01.2012)~~

↓ 96/47/CE (adapté)

~~– codes 100 et plus : codes nationaux valables uniquement en circulation~~

~~sur le territoire de l'État qui a délivré le permis.~~

~~La date de première délivrance de chaque catégorie doit être retranscrite sur la page 3 lors de tout remplacement ou échange ultérieurs.~~

~~La page 5 peut contenir toute information telle que:~~

- ~~– les périodes de déchéance éventuelles du droit de conduire;~~
- ~~– les infractions graves commises sur le territoire de l'État de résidence normale et prises en compte dans le cadre du système de suivi du conducteur en vigueur dans cet État.~~

~~La page 6 contient:~~

- ~~– les validations limitées au territoire de l'État qui les a accordées par équivalence ou pour des catégories de véhicules non couvertes par la présente directive (y compris dates de délivrance et de validité, etc.);~~
- ~~– les emplacements réservés à l'inscription (facultative) des changements de résidence du titulaire.~~

~~3. Les inscriptions figurant sur les pages autres que la page 1 sont libellées dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis.~~

↓ Acte d'adhésion A, FIN et S
Art.29 et Annexe I, p. 166
(adapté)

~~Dans le cas où un État membre désire libeller ces inscriptions dans une langue nationale autre qu'une des langues suivantes: allemande, anglaise, danoise, espagnole, finnoise, française, grecque, italienne, néerlandaise, portugaise et suédoise, il établira une version bilingue du permis faisant appel à une des langues précitées, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.~~

↓ 91/439/CEE (adapté)

~~4. Lorsque le titulaire d'un permis de conduire délivré par un État membre a pris sa résidence normale dans un autre État membre, ce dernier peut mentionner:~~

- ~~– le(s) changement(s) de résidence à la page 6;~~
- ~~– les mentions indispensables à la gestion du permis telles que les infractions graves commises sur son territoire, à la page 5;~~

~~sous réserve qu'il inscrive ce type de mentions également sur les permis qu'il délivre et qu'il dispose, à cet effet, de l'emplacement nécessaire.~~

~~Par dérogation au point 2, les permis de conduire délivrés par le Royaume-Uni pourront ne pas comporter de photo du titulaire pendant une période maximale de dix ans suivant l'adoption de la présente directive.~~

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE PERMIS DE CONDUIRE

ÉTAT MEMBRE  PERMIS DE CONDUIRE Permisso de Conducção Kortekort Führerschein Άδεια οδήγησης Driving Licence Ceadúnas Tomairne Patente a guida Rijbewijs Carta de Conducção Modèle des COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES	CAT <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"><tr><th style="width: 15%;">CAT</th><th style="width: 15%;">OU</th><th style="width: 15%;">AU</th><th style="width: 15%;">MENTIONS</th><th style="width: 15%;">TIMBRE</th></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> CHANGEMENT DE RESIDENCE	CAT	OU	AU	MENTIONS	TIMBRE															
CAT	OU	AU	MENTIONS	TIMBRE																	

106 mm

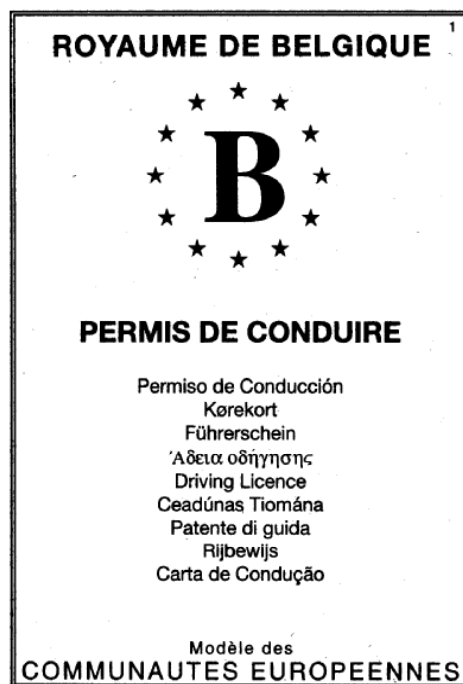
222 mm

1. NOM: _____ 2. PRÉNOM: _____ 3. DATE ET LIEU DE NAISSANCE: _____		4. DÉLIVRÉ PAR: _____ LE: _____ A: _____ 5. NUMÉRO: _____ (B. RÉSIDENCE) _____		6. PHOTO 7. SIGNATURE DU TITULAIRE: _____	
106 mm		222 mm			

CATEGORIES DE VEHICULES POUR LESQUELS LE PERMIS EST VALABLE		RESTRICTIONS/MENTIONS	TIMBRE
A	A1 		
B	B1 		
C	C1 		
D	D1 		
E	B 		
	C1 		
	C 		
	D1 		
	D 		

EXEMPLE DE PERMIS DE CONDUIRE SELON LE MODÈLE: PERMIS BELGE

(À titre indicatif)



ANNEXE I ~~bis~~

**DISPOSITIONS RELATIVES AU MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE PERMIS DE
CONDUIRE**

~~(alternative au modèle de l'annexe I)~~

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

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

2. Le permis est composé de deux faces.

La page 1 contient:

- a) la mention “permis de conduire” imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre délivrant le permis;
- b) la mention du nom de l'État membre délivrant le permis, laquelle est facultative;
- c) le signe distinctif de l'État membre délivrant le permis, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes; les signes distinctifs sont les suivants:

B :	Belgique
DK :	Danemark
D :	Allemagne
GR :	Grèce
E :	Espagne
F :	France
IRL :	Irlande
I :	Italie
L :	Luxembourg

NL :	Pays-Bas
A :	Autriche
P :	Portugal
FIN :	Finlande
S :	Suède
UK :	Royaume-Uni

d) les informations spécifiques au permis délivré, numérotées comme suit:

1. le nom du titulaire;
2. le prénom du titulaire;
3. la date et le lieu de naissance du titulaire;
- 4 a. la date de délivrance du permis;
- 4 b. la date d'expiration de la validité administrative du permis ou un tiret au cas où la durée du document ne serait pas limitée;
- 4 c. la désignation de l'autorité qui délivre le permis (peut être imprimé à la page 2);
- 4 d. un numéro autre que celui repris à la rubrique 5, utile à la gestion du permis de conduire (mention facultative);
5. le numéro de permis;
6. la photo du titulaire;
7. la signature du titulaire;
8. la résidence, le domicile ou l'adresse postale (mention facultative);
9. les ~~(sous-)~~catégories de véhicules que le titulaire a le droit de conduire (les catégories nationales sont imprimées dans un autre type de caractères que les catégories harmonisées);

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

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort;

- f) les couleurs de référence:

- bleu : Pantone Reflex Blue,
- jaune : Pantone Yellow.

La page 2 contient:

- a) 9. les ~~(sous-)~~catégories de véhicules que le titulaire a le droit de conduire (les catégories nationales sont imprimées dans un autre type de caractères que les catégories harmonisées);
10. la date de première délivrance pour chaque ~~(sous-)~~catégorie (cette date doit être retranscrite sur le nouveau permis lors de tout remplacement ou échange ultérieurs);
11. la date d'expiration de la validité de chaque ~~(sous-)~~catégorie;
12. les mentions additionnelles ou restrictives éventuelles sous forme codifiée en regard de chaque ~~(sous-)~~catégorie concernée.

Les codes sont fixés comme suit:

– codes 01 à 99 : codes harmonisés communautaires

CONDUCTEUR (raisons médicales)

01. Correction et/ou protection de la vision

01.01 Lunettes

01.02 Lentille(s) de contact

01.03 Verre protecteur

01.04 Lentille opaque

01.05 Couvre-œil

01.06 Lunettes ou lentilles de contact

02. Prothèse auditive/aide à la communication

02.01 Prothèse auditive pour une oreille

02.02 Prothèse auditive pour les deux oreilles

03. Prothèse/orthèse des membres

03.01 Prothèse/orthèse d'un/des membre(s) supérieur(s)

03.02 Prothèse/orthèse d'un/des membre(s) inférieur(s)

05. Usage restreint (indication du sous-code obligatoire, conduite soumise à restrictions pour raisons médicales)

05.01 Restreint aux trajets de jour (par exemple: une heure après le lever du soleil et une heure avant le coucher)

05.02 Restreint aux trajets dans un rayon de... km du lieu de résidence du titulaire, ou uniquement à l'intérieur d'une ville/d'une région...

05.03 Conduite sans passagers

05.04 Restreint aux trajets à vitesse inférieure ou égale à... km/h

05.05 Conduite uniquement autorisée accompagnée d'un titulaire de permis de conduire

05.06 Sans remorque

05.07 Pas de conduite sur autoroute

05.08 Pas d'alcool

ADAPTATIONS DU VÉHICULE

- 10. Boîte de vitesse adaptée
 - 10.01 Changement de vitesse manuelle
 - 10.02 Changement de vitesse automatique
 - 10.03 Changement de vitesse à commande électronique
 - 10.04 Levier de vitesses adapté
 - 10.05 Sans boîte de transmission secondaire
- 15. Embrayage adapté
 - 15.01 Pédale d'embrayage adaptée
 - 15.02 Embrayage manuel
 - 15.03 Embrayage automatique
 - 15.04 Cloisonnement devant la pédale d'embrayage/pédale d'embrayage neutralisée/supprimée
- 20. Mécanismes de freinage adaptés
 - 20.01 Pédale de frein adaptée
 - 20.02 Pédale de frein agrandie
 - 20.03 Pédale de frein adaptée pour le pied gauche
 - 20.04 Pédale de frein par semelle
 - 20.05 Pédale de frein à bascule
 - 20.06 Frein de service à main (adapté)
 - 20.07 Utilisation maximale du frein de service renforcé
 - 20.08 Utilisation maximale du frein de secours intégré au frein de service
 - 20.09 Frein de stationnement adapté
 - 20.10 Frein de stationnement à commande électrique
 - 20.11 Frein de stationnement à commande au pied (adapté)
 - 20.12 Cloisonnement devant la pédale de frein/pédale de frein neutralisée/supprimée

- 20.13 Frein à commande au genou
- 20.14 Frein principal à commande électrique
- 25. Mécanismes d'accélération adaptés
 - 25.01 Pédale d'accélérateur adaptée
 - 25.02 Pédale d'accélérateur par semelle
 - 25.03 Pédale d'accélérateur à bascule
 - 25.04 Accélérateur manuel
 - 25.05 Accélérateur au genou
 - 25.06 Servo-accélérateur (électronique, pneumatique, etc.)
 - 25.07 Pédale d'accélérateur placée à gauche de la pédale de frein
 - 25.08 Pédale d'accélérateur placée à gauche
 - 25.09 Cloisonnement devant la pédale d'accélérateur/pédale d'accélérateur neutralisée/supprimée
- 30. Mécanismes de freinage et d'accélération combinés adaptés
 - 30.01 Pédales parallèles
 - 30.02 Pédales dans (ou quasi dans) le même plan
 - 30.03 Accélérateur et frein à glissière
 - 30.04 Accélérateur et frein à glissière avec orthèse
 - 30.05 Pédales de frein et d'accélérateur neutralisées/supprimées
 - 30.06 Plancher surélevé
 - 30.07 Cloisonnement sur le côté de la pédale de frein
 - 30.08 Cloisonnement pour prothèse sur le côté de la pédale de freins
 - 30.09 Cloisonnement devant les pédales d'accélérateur et de frein
 - 30.10 Repose-talon/jambe
 - 30.11 Accélérateur et frein à commande électrique
- 35. Dispositifs de commande adaptés
 - (Feux, essuie et lave-glace, avertisseur, clignotants, etc.)

- 35.01 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans influence négative sur le pilotage
- 35.02 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pommeau, fourche, etc.)
- 35.03 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pommeau, fourche, etc.) avec la main gauche
- 35.04 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pommeau, fourche, etc.) avec la main droite
- 35.05 Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le volant/les accessoires (pommeau, fourche, etc.) et les commandes de l'accélérateur et du frein combinés
- 40. Direction adaptée
 - 40.01 Direction assistée standard
 - 40.02 Direction assistée renforcée
 - 40.03 Direction avec système de secours
 - 40.04 Colonne de direction allongée
 - 40.05 Volant ajusté (volant de section plus large/épaissi; volant de diamètre réduit, etc.)
 - 40.06 Volant basculant
 - 40.07 Volant vertical
 - 40.08 Volant horizontal
 - 40.09 Conduite aux pieds
 - 40.10 Conduite par dispositif adapté (manche à balai, etc.)
 - 40.11 Pommeau sur le volant
 - 40.12 Orthèse pour main sur le volant
 - 40.13 Orthèse de ténodèse
- 42. Rétroviseur(s) modifié(s)
 - 42.01 Rétroviseur extérieur gauche ou droit
 - 42.02 Rétroviseur extérieur monté sur l'aile

- 42.03 Rétroviseur intérieur supplémentaire permettant de voir la circulation
- 42.04 Rétroviseur intérieur panoramique
- 42.05 Rétroviseur d'angle mort
- 42.06 Rétroviseur(s) extérieur(s) à commande électrique
- 43. Siège du conducteur modifié
 - 43.01 Siège du conducteur à bonne hauteur de vision et à distance normale du volant et des pédales
 - 43.02 Siège du conducteur ajusté à la forme du corps
 - 43.03 Siège du conducteur avec soutien latéral pour une bonne stabilité
 - 43.04 Siège du conducteur avec accoudoir
 - 43.05 Siège du conducteur à glissière allongée
 - 43.06 Ceinture de sécurité adaptée
 - 43.07 Ceinture de type harnais
- 44. Modifications des motocycles (sous-code obligatoire)
 - 44.01 Frein à commande unique
 - 44.02 Frein à main (adapté) (roue avant)
 - 44.03 Frein au pied (adapté) (roue arrière)
 - 44.04 Poignée d'accélérateur (adaptée)
 - 44.05 Boîte de vitesse manuelle et embrayage manuel (adaptés)
 - 44.06 Rétroviseur(s) [adapté(s)]
 - 44.07 Commandes (adaptées) (indicateurs de direction, feux stop...)
 - 44.08 Hauteur du siège permettant au conducteur assis de poser les deux pieds au sol.
- 45. Motocycle avec side-car uniquement
- 50. Limité à un véhicule/numéro de châssis particulier (numéro d'identification du véhicule, NIDV)
- 51. Limité à un véhicule/plaque d'immatriculation particulier (numéro d'immatriculation du véhicule, NIMV)

QUESTIONS ADMINISTRATIVES

- 70. Échange du permis n°... délivré par... (signe distinctif UE/ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple: 70.0123456789.NL)
- 71. Double du permis n°... (signe distinctif UE/ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple: 71.987654321.HR)
- 72. Limité aux véhicules de la catégorie A d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW (A1)
- 73. Limité aux véhicules de la catégorie B de type tricycle ou quadricycle à moteur (B1)
- 74. Limité aux véhicules de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7 500 kg (C1)
- 75. Limité aux véhicules de la catégorie D n'ayant pas plus de 16 sièges en plus du siège du conducteur (D1)
- 76. Limité aux véhicules de la catégorie C dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7 500 kg (C1), couplés à une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé ne dépasse pas 12 000 kg, et que la masse maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur (C1 + E)
- 77. Limité aux véhicules de la catégorie D n'ayant pas plus de 16 sièges en plus du siège du conducteur (D1), relié à une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg, à condition que a) la masse maximale autorisée de l'ensemble ainsi formé ne dépasse pas 12 000 kg et que la masse maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur et b) la remorque ne soit pas utilisée pour le transport de voyageurs (D1 + E)
- 78. Limité aux véhicules à changement de vitesse automatique
(Directive 91/439/CEE, annexe II, point 5.1)
- 79. (...) Limité aux véhicules qui satisfont aux spécifications indiquées entre parenthèses, dans le contexte de l'application de l'article 10, paragraphe 1, de la directive

90.01: à gauche

90.02: à droite

90.03: gauche

90.04: droit(e)

90.05: main

- 90.06: pied
- 90.07: utilisable

↓ 2003/59/CE art.10.2 (adapté)

95. Conducteur titulaire du CAP répondant à l'obligation d'aptitude professionnelle prévue à l'article 3 par la directive 2003/59/CE jusqu'au ... [par exemple : 1.1.2012]

↓ 96/47/CE (adapté)

– codes 100 et plus : codes nationaux valables uniquement en circulation sur le territoire de l'État qui a délivré le permis.

Lorsqu'un code s'applique à toutes les (~~sous~~) catégories pour lesquelles le permis est délivré, il peut être imprimé sous les colonnes 9, 10 et 11;

13. un espace réservé pour l'inscription éventuelle par l'État membre d'accueil, dans le cadre de l'application du point 3 a) de la présente annexe, des mentions indispensables à la gestion du permis;
14. un espace réservé pour l'inscription éventuelle par l'État membre qui délivre le permis des mentions indispensables à sa gestion ou relatives à la sécurité routière (mention facultative). Au cas où la mention relèverait d'une rubrique définie dans la présente annexe, cette mention devra être précédée du numéro de la rubrique correspondante.

Avec l'accord écrit spécifique du titulaire, des mentions non liées à la gestion du permis de conduire ou à la sécurité routière peuvent également figurer dans cet espace; l'ajout de telles mentions n'affecte en rien l'utilisation du modèle en tant que permis de conduire;

- b) une explication des rubriques numérotées apparaissant aux pages 1 et 2 du permis (au moins les rubriques 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 et 12).

Dans le cas où un État membre désire libeller ces inscriptions dans une langue nationale autre que l'une des langues suivantes: allemande, anglaise, danoise, espagnole, finnoise, française, grecque, italienne, néerlandaise, portugaise et suédoise, il établit une version bilingue du permis faisant appel à l'une des langues précitées, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe;

- c) un espace doit être réservé sur le modèle communautaire de permis afin de préserver la possibilité d'y introduire éventuellement un microprocesseur ou un autre dispositif informatisé équivalent.

3. Dispositions particulières

- a) Lorsque le titulaire d'un permis de conduire délivré par un État membre conformément à la présente annexe a pris sa résidence normale dans un autre État membre, ce dernier peut inscrire sur le permis les mentions indispensables à sa gestion, sous réserve qu'il inscrive ce type de mentions également sur les permis qu'il délivre et qu'il dispose, à cet effet, de l'emplacement nécessaire;
- b) Après consultation de la Commission, les États membres peuvent ajouter des couleurs ou des marquages, tels que code à barres, symboles nationaux et éléments de sécurité, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.

Dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des permis, le code à barres ne peut pas contenir d'informations autres que celles qui figurent déjà de façon lisible sur le permis de conduire ou qui sont indispensables pour le processus de délivrance du permis.

MODÈLE DE PERMIS DE CONDUIRE COMMUNAUTAIRE

Page 1

	PERMIS DE CONDUIRE	ÉTAT MEMBRE
6. PHOTO	1. 2. 3. 4a. 4b. 5. 7. (8.)	4c. (4d.)
	9.	

Page 2

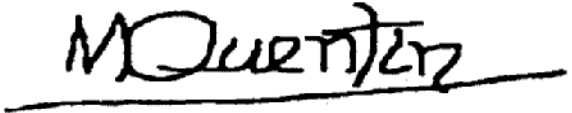
13. (14.)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 15%;">9.</th> <th style="width: 15%;">10.</th> <th style="width: 15%;">11.</th> <th style="width: 45%;">12.</th> </tr> <tr><td>A1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>A</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>B1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>B</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>BE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C1E</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>CE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D1E</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>DE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td colspan="5" style="height: 40px;"></td></tr> </table>		9.	10.	11.	12.	A1					A					B1					B					C1					C					D1					D					BE					C1E					CE					D1E					DE									
	9.	10.	11.	12.																																																																								
A1																																																																												
A																																																																												
B1																																																																												
B																																																																												
C1																																																																												
C																																																																												
D1																																																																												
D																																																																												
BE																																																																												
C1E																																																																												
CE																																																																												
D1E																																																																												
DE																																																																												

1. Nom 2. Prénom 3. Date et lieu de naissance 4a. Date de délivrance du permis de conduire
 4b. Date d'expiration administrative 4c. Délivré par 5. Numéro de permis
 8. Domicile 9. Catégorie 10. Date de délivrance par catégorie
 11. Date d'expiration par catégorie 12. Restrictions

EXEMPLE DE PERMIS DE CONDUIRE SELON LE MODÈLE

Permis belge (à titre indicatif)

	RIJBEWIJS	KONINKRIJK BELGIE
	1. Steven 2. Anne-Marie M.E. 3. 01.04.73 D-53170 Bonn 4a. 01.07.96 4c. B-9000 Gent 4b. 30.06.06 5. DA 003 360 7.	
6. FOTO		
	9. ☐ A ☐ B	

	PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE
	1. Quentin 2. Maria N.E. 3. 01.04.73 B-7000 Mons 4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle 4b. 30.06.06 5. DA 003 361 7.
6. PHOTO	
	9. ☐ A ☐ B

ANNEXE II

I. EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE

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

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

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

A. ÉPREUVE DE CONTRÔLE DES CONNAISSANCES

1. Forme

La forme sera choisie de façon à s'assurer que le candidat a les connaissances relatives aux matières énoncées aux points 2 à 4.

Tout candidat à une catégorie de permis déjà titulaire d'une autre catégorie peut être dispensé des dispositions communes prévues aux points 2 à 4 de la présente annexe.

2. Contenu de l'épreuve concernant toutes les catégories de véhicules

2.1. L'épreuve portera obligatoirement sur chacun des points énumérés dans les thèmes suivants, son contenu et sa forme sont laissés à l'initiative de chaque État membre:

2.1.1. Dispositions légales en matière de circulation routière:

- en particulier celles concernant la signalisation, y compris le marquage, les règles de priorité et les limitations de vitesse.

2.1.2. Le conducteur:

- importance de la vigilance et des attitudes à l'égard des autres usagers,
- fonctions de perception, d'évaluation et de décision, notamment temps de réaction, et modification des comportements du conducteur liés aux effets de l'alcool, des drogues et des médicaments, des états émotionnels et de la fatigue.

2.1.3. La route:

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

- risques de conduite liés aux différents états de la chaussée et notamment leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit,
- caractéristiques des différents types de routes et prescriptions légales qui en découlent.

2.1.4. Les autres usagers de la route:

- risques spécifiques liés à l'inexpérience d'autres usagers de la route, aux catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les enfants, les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite,
- risques inhérents à la circulation et à la conduite de divers types de véhicules et aux différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs.

2.1.5. Réglementation générale et divers:

- réglementation relative aux documents administratifs liés à l'utilisation du véhicule,
- 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,
- facteurs de sécurité concernant le chargement du véhicule et les personnes transportées.

2.1.6. Précautions nécessaires à prendre en quittant le véhicule.

2.1.7. Éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite: pouvoir détecter les défauts les plus courants pouvant affecter notamment le système de direction, de suspension, de freinage, les pneus, les feux et clignotants, les catadioptriques, les rétroviseurs, les lave-glaces et essuie-glaces, le système d'échappement, les ceintures de sécurité et l'avertisseur sonore.

2.1.8. Équipements de sécurité des véhicules, notamment utilisation des ceintures de sécurité et équipements de sécurité concernant les enfants.

2.1.9. Règles d'utilisation du véhicule en relation avec le respect de l'environnement (utilisation pertinente des avertisseurs sonores, consommation de carburant modérée, limitation des émissions polluantes, etc.).

3. Dispositions spécifiques concernant les catégories A et A1

3.1. Contrôle obligatoire des connaissances générales sur:

- 3.1.1. l'utilisation des équipements de protection tels que gants, bottes, vêtements et casque;
- 3.1.2. la visibilité des motocyclistes pour les autres usagers de la route;
- 3.1.3. les risques liés aux différentes conditions de circulation indiquées plus haut, en prêtant également attention aux parties glissantes de la chaussée tels que les plaques d'égouts, les marquages routiers telles que lignes et flèches, les rails de tramway;

- 3.1.4. les éléments mécaniques liés à la sécurité de la conduite, comme indiqués plus haut, en prêtant également attention au commutateur d'arrêt d'urgence, aux niveaux d'huile et à la chaîne.
- 4. Dispositions spécifiques concernant les catégories C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 et D1+E**
- 4.1. Contrôle obligatoire des connaissances générales sur:
- 4.1.1. les règles concernant les temps de conduite et les périodes de repos telles que définies dans le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil¹; utilisation du dispositif d'enregistrement prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil²;
- 4.1.2. les règles concernant le type de transport: marchandises ou voyageurs;
- 4.1.3. les documents relatifs au véhicule et au transport requis pour le transport national et international de marchandises et de passagers;
- 4.1.4. le comportement à adopter en cas d'accident; connaissances des mesures à prendre après un accident ou un événement analogue, notamment des interventions telles que l'évacuation de passagers, et les connaissances de base en matière de premiers secours;
- 4.1.5. les précautions à prendre lors du retrait et du remplacement des roues;
- 4.1.6. les règles concernant les masses et dimensions des véhicules; règles concernant les limiteurs de vitesse;
- 4.1.7. la gêne de la visibilité causée, pour le conducteur et pour les autres usagers, par les caractéristiques de leur véhicule;
- 4.1.8. la lecture d'une carte routière, la planification d'un itinéraire, y compris l'utilisation de systèmes de navigation électroniques (facultatif);
- 4.1.9. les facteurs de sécurité concernant le chargement de leur véhicule: contrôle de la charge (arrimage et fixation), difficultés liées à certains types de charges (par exemple liquides, charges suspendues...), chargement et déchargement de marchandises et utilisation de matériel de chargement (catégories C, C+E, C1 et C1+E uniquement);
- 4.1.10. la responsabilité du conducteur en ce qui concerne le transport de passagers; confort et sécurité des passagers; transport d'enfants; contrôles nécessaires avant le départ; tous les types d'autobus devraient être abordés dans l'épreuve de contrôle des connaissances.
- 4.2. Contrôle obligatoire des connaissances générales sur les dispositions additionnelles suivantes concernant les catégories C, C+E, D et D+E:

¹ JO L 370 du 31.12.1985, p. 1.

² JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

- 4.2.1. les principes de la construction et du fonctionnement des éléments suivants: moteurs à combustion interne, fluides (par exemple huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glace), circuit de carburant, circuit électrique, système d'allumage, système de transmission (embrayage, boîte de vitesses, etc.);
- 4.2.2. lubrification et protection antigel;
- 4.2.3. les principes de la construction, de l'installation, du bon usage et de l'entretien des pneumatiques;
- 4.2.4. les principes des types, fonctionnement, principales pièces, connexion, utilisation et petit entretien des garnitures de freins et des régulateurs de vitesse;
- 4.2.5. les principes des types, fonctionnement, pièces principales, connexion, utilisation et petit entretien des dispositifs d'attelage (catégories C+E, D+E uniquement);
- 4.2.6. méthodes pour la localisation des causes de pannes;
- 4.2.7. maintenance préventive des véhicules et réparations courantes nécessaires;
- 4.2.8. responsabilité du conducteur en ce qui concerne la réception, le transport et la livraison des marchandises, conformément aux conditions convenues (catégories C, C+E uniquement).

B. ÉPREUVE DE CONTRÔLE DES APTITUDES ET DES COMPORTEMENTS

5. Le véhicule et son équipement

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

Si le candidat passe l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses 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 vitesses automatique.

On entend par “véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique” un véhicule dans lequel seule une action sur l'accélérateur ou les freins permet de faire varier la démultiplication entre le moteur et les roues.

- 5.2. Les véhicules utilisés pour les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements doivent répondre aux critères minimaux énumérés ci-après. Les États membres peuvent prévoir des exigences plus contraignantes pour ces critères ou en ajouter d'autres.

↓ nouveau

Catégorie A1 :

Motocycle de la catégorie A1 sans side-car, d'une cylindrée minimale de 120 cm³ et devant atteindre une vitesse d'au moins 90 km/h

Catégorie A2 :

Motocycle de la catégorie A2 sans side-car, d'une cylindrée minimale de 375 cm³ et d'une puissance d'au moins 25 kW

Catégorie A :

Motocycle de la catégorie A sans side-car, d'une cylindrée minimale de 600 cm³ et d'une puissance d'au moins 35 kW

↓ 2000/56/CE Art.1, pt. 2
(adapté)

~~Catégorie A:~~

~~accès progressif [article 6, paragraphe 1, point b), premier tiret, première phrase]: motocycle sans side-car d'une cylindrée supérieure à 120 cm³ et qui atteint une vitesse d'au moins 100 km/h,~~

~~accès direct [article 6, paragraphe 1, point b), premier tiret, deuxième phrase]: motocycle sans side-car d'une puissance d'au moins 35 kW.~~

~~Sous-catégorie A1:~~

~~motocycle sans side-car d'une cylindrée minimale de 75 cm³.~~

↓ 2000/56/CE Art.1, pt. 2
(adapté)

Catégorie B:

véhicule de la catégorie B à 4 roues et devant atteindre une vitesse d'au moins 100 km/h.

Catégorie B+E:

ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie B et d'une remorque d'une masse maximale autorisée d'au moins 1 000 kg, qui atteint une vitesse d'au moins 100 km/h et qui ne rentre pas dans la catégorie B; le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que le véhicule; la caisse fermée peut également être légèrement moins large que le véhicule moteur à condition que la vue vers l'arrière ne soit possible qu'en utilisant

les rétroviseurs extérieurs du véhicule moteur; la remorque doit être présentée avec un poids réel minimum de 800 kg.

~~Sous-Catégorie~~ B1:

tricycle ou quadricycle à moteur pouvant atteindre une vitesse au moins égale à 60 km/h.

Catégorie C:

véhicule de la catégorie C dont la masse maximale autorisée est d'au moins 12 000 kg, la longueur d'au moins 8 mètres, la largeur d'au moins 2,40 m et qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h, est équipé d'ABS et muni d'une boîte de vitesses comprenant au moins 8 rapports en marche avant et d'un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85; le compartiment à marchandises doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine; le véhicule doit être présenté avec un poids réel minimum de 10 000 kg.

Catégorie C+E:

un véhicule articulé ou un ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie C et d'une remorque d'une longueur d'au moins 7,5 m; le véhicule articulé et l'ensemble ont tous les deux une masse maximale autorisée d'au moins 20 000 kg, une longueur d'au moins 14 m et une largeur d'au moins 2,40 m, atteignent une vitesse d'au moins 80 km/h, sont équipés d'ABS et munis d'une boîte de vitesses comprenant au moins 8 rapports en marche avant et un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85; le compartiment à marchandises doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine; tant le véhicule articulé que l'ensemble doit être présenté avec un poids réel minimum de 15 000 kg.

~~Sous-Catégorie~~ C1:

véhicule de la ~~sous-catégorie~~ C1 dont la masse maximale est d'au moins 4 000 kg, qui a une longueur d'au moins 5 m, qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h et qui est muni d'ABS et d'un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85; le compartiment à marchandises doit consister en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que la cabine.

~~Sous-Catégorie~~ C1+E:

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

Catégorie D:

véhicule de la catégorie D d'une longueur d'au moins 10 m, d'une largeur d'au moins 2,40 m et pouvant atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h, muni d'ABS et d'un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85.

Catégorie D+E:

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

~~Sous~~-Catégorie D1:

véhicule de la ~~sous~~-catégorie D1 dont la masse maximale autorisée est d'au moins 4 000 kg, qui a une longueur d'au moins 5 m, qui peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h, qui est muni d'ABS et d'un enregistreur conforme au règlement (CEE) n° 3821/85.

~~Sous~~-Catégorie D1+E:

ensemble composé d'un véhicule d'examen de la ~~sous~~-catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est d'au moins 1 250 kg et qui atteint une vitesse d'au moins 80 km/h; le compartiment à marchandises de la remorque doit consister en une caisse fermée d'une largeur et d'une hauteur de 2 m au minimum; la remorque doit être présentée avec un poids réel minimum de 800 kg.

Les véhicules d'examen des catégories B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 et D1+E qui ne sont pas conformes aux critères minimaux précités mais qui étaient utilisés au moment ou avant l'entrée en vigueur de la présente directive peuvent encore être utilisés pendant une période maximale de dix ans après cette date. Les dispositions relatives au chargement des véhicules d'examen peuvent être transposées par les États membres dix ans après l'entrée en vigueur de la présente directive au plus tard.

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

6.1. Préparation et contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière

Les candidats doivent faire la preuve de leur capacité à se préparer à conduire en sécurité en satisfaisant aux exigences suivantes:

- 6.1.1. mettre en place les équipements de protection tels que gants, bottes, vêtements et casque;
- 6.1.2. réaliser un contrôle aléatoire de l'état des pneumatiques, des freins, de la direction, du commutateur d'arrêt d'urgence (si disponible), de la chaîne, des niveaux d'huile, des feux, des dispositifs réfléchissants, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore.

- 6.2. Manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière
- 6.2.1. Mettre le motorcycle sur sa béquille, le débéquiller et le déplacer sans l'aide du moteur, en marchant à côté;
 - 6.2.2. garer le motorcycle en le mettant sur sa béquille;
 - 6.2.3. au moins deux manœuvres à exécuter à vitesse réduite, dont un slalom; cela devrait rendre possible la vérification de l'actionnement de l'embrayage en combinaison avec le frein, de l'équilibre, de la direction de la vision et de la position sur le motorcycle, ainsi que de la position des pieds sur les repose-pieds;
 - 6.2.4. au moins deux manœuvres à exécuter à vitesse plus élevée, dont une manœuvre en 2e ou 3e vitesse, au moins 30 km/h, et une manœuvre consistant en un évitement d'un obstacle à une vitesse d'au moins 50 km/h; cela devrait rendre possible la vérification de la position sur le motorcycle, de la direction de la vision, de l'équilibre, de la technique de conduite et de la technique de changement de vitesses;
 - 6.2.5. freinage: au moins deux exercices de freinage seront exécutés, y compris un freinage d'urgence à une vitesse d'au moins 50 km/h; cela devrait rendre possible la vérification de l'actionnement du frein avant et du frein arrière, de la direction de la vision et de la position sur le motorcycle.

Les manœuvres particulières visées aux points 6.2.3 à 6.2.5 doivent être mises en application au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

6.3. Comportements en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises:

- 6.3.1. quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt de la circulation, sortir d'une voie privée;
- 6.3.2. emprunter des routes droites, croiser des véhicules, y compris dans des passages étroits;
- 6.3.3. négocier des virages;
- 6.3.4. carrefours: approche et franchissement d'intersections et de jonctions;
- 6.3.5. changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie;
- 6.3.6. approche/sortie d'autoroutes ou d'axes analogues (le cas échéant): insertion depuis la voie d'accélération, sortir par la voie de décélération;
- 6.3.7. dépasser/croiser: dépassement d'autres véhicules (si possible), dépassement d'obstacles tels que des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);

- 6.3.8. aménagements routiers particuliers (le cas échéant): carrefours giratoires, passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pentes prolongées en montée/en descente;
- 6.3.9. prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.
- 7. Aptitudes et comportement à tester en ce qui concerne les catégories B, B1 et B+E**
 - 7.1. Préparation et contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière

Les candidats doivent faire la preuve de leur capacité à se préparer à conduire en sécurité en satisfaisant aux exigences suivantes:

 - 7.1.1. régler le siège si nécessaire afin d'obtenir une position assise correcte;
 - 7.1.2. régler les rétroviseurs, les ceintures de sécurité, et les appuie-têtes le cas échéant;
 - 7.1.3. s'assurer que les portes sont fermées;
 - 7.1.4. réaliser un contrôle aléatoire de l'état des pneumatiques, des freins, de la direction, des fluides (par exemple, huile moteur, liquide de refroidissement, liquide pour lave-glace), des feux, des dispositifs réfléchissants, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore;
 - 7.1.5. contrôler les éléments liés à la sécurité du chargement du véhicule: caisse, tôles, portes de chargement, mode de chargement, arrimage de la charge (catégorie B+E uniquement);
 - 7.1.6. contrôler le dispositif d'attelage et les connexions des freins et du circuit électrique (catégorie B+E uniquement)
 - 7.2. Catégories B et B1: manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière

Une sélection des manœuvres suivantes doit être testée (au moins deux manœuvres pour les quatre points réunis, dont une en marche arrière):

 - 7.2.1. effectuer une marche arrière en maintenant une trajectoire rectiligne ou effectuer une marche arrière en tournant à droite ou à gauche à un angle de rue, sans quitter la voie de circulation correcte;
 - 7.2.2. faire demi-tour en utilisant les marches avant et arrière;
 - 7.2.3. garer le véhicule et quitter 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;
 - 7.2.4. freiner pour s'arrêter avec précision; l'exécution d'un arrêt d'urgence est facultative.
 - 7.3. Catégorie B+E: manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière

7.3.1. Procéder à l'attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci; cette manœuvre doit commencer avec le véhicule et sa remorque stationnant côte à côte (c'est-à-dire pas dans une ligne droite);

7.3.2. effectuer une marche arrière en décrivant une courbe dont le tracé sera laissé à l'initiative des États membres;

7.3.3. se garer de manière sûre pour charger/décharger.

7.4. Comportement en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises:

7.4.1. quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt de la circulation, sortir d'une voie privée;

7.4.2. emprunter des routes droites, croiser des véhicules, y compris dans des passages étroits;

7.4.3. négocier des virages;

7.4.4. carrefours: approche et franchissement d'intersections et de jonctions;

7.4.5. changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie;

7.4.6. approche/sortie d'autoroutes ou d'axes analogues (le cas échéant): insertion depuis la voie d'accélération, sortir par la voie de décélération;

7.4.7. dépasser/croiser: dépassement d'autres véhicules (si possible), dépassement d'obstacles tels que des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);

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

7.4.9. prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.

8. Aptitudes et comportement à tester en ce qui concerne les catégories C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 et D1+E.

8.1. Préparation et contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière

Les candidats doivent faire la preuve de leur capacité à se préparer à conduire en sécurité en satisfaisant aux exigences suivantes:

8.1.1. régler le siège si nécessaire afin d'obtenir une position assise correcte;

8.1.2. régler les rétroviseurs, les ceintures de sécurité, et les appuie-têtes le cas échéant;

- 8.1.3. réaliser un contrôle aléatoire de l'état des pneumatiques, des freins, de la direction, des feux, des dispositifs réfléchissants, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore;
- 8.1.4. contrôler les systèmes d'assistance au freinage et à la direction, contrôler l'état des pneumatiques, des écrous de roue, des garde-boue, du pare-brise, des fenêtres et des essuie-glaces, des fluides (notamment huile moteur, liquide de refroidissement, liquide pour lave-glace); contrôle et utilisation du tableau de bord, y compris l'enregistreur prévu dans le règlement (CEE) n° 3821/85;
- 8.1.5. contrôler la pression d'air, les réservoirs d'air et la suspension;
- 8.1.6. contrôler les éléments de sécurité liés au chargement du véhicule: caisse, tôles, portes de chargement, mécanisme de chargement (le cas échéant), le verrouillage de la cabine, le mode de chargement, l'arrimage de la charge (catégories C, C+E, C1 et C1+E uniquement);
- 8.1.7. contrôler le mécanisme d'attelage et les connexions du système de freinage et du circuit électrique (catégories C+E, C1+E, D+E et D1+E uniquement);
- 8.1.8. être capable de prendre des mesures particulières pour la sécurité du véhicule, contrôler la caisse, les portes de service, les issues de secours, le matériel de premiers secours, les extincteurs et d'autres équipements de sécurité (catégories D, D+E, D1 et D1+E uniquement);
- 8.1.9. lire une carte routière (facultatif).
- 8.2. Manœuvres spéciales à tester en relation avec la sécurité routière:
 - 8.2.1. procéder à l'attelage de la remorque ou de la semi-remorque à son véhicule tracteur et à son dételage de celui-ci (catégories C+E, C1+E, D+E, D1+E uniquement); cette manœuvre doit commencer avec le véhicule et sa remorque stationnant côte à côte (c'est-à-dire pas dans une ligne droite) (catégories C+E, C1+E, D+E, D1+E uniquement);
 - 8.2.2. effectuer une marche arrière en décrivant une courbe dont le tracé sera laissé à l'initiative des États membres;
 - 8.2.3. se garer de manière sûre pour charger/décharger sur une rampe/un quai de déchargement ou installation similaire (catégories C, C+E, C1 et C1+E uniquement);
 - 8.2.4. se garer pour laisser monter ou descendre en sécurité des passagers d'un autobus (catégories D, D+E, D1 et D1+E uniquement).
- 8.3. Comportement en circulation

Les candidats devront effectuer obligatoirement toutes les opérations suivantes dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises:

 - 8.3.1. quitter un emplacement de stationnement, repartir après un arrêt de la circulation, sortir d'une voie privée;

- 8.3.2. emprunter des routes droites; croiser des véhicules, y compris dans des passages étroits;
- 8.3.3. négocier des virages;
- 8.3.4. carrefours: approche et franchissement d'intersections et de jonctions;
- 8.3.5. changer de direction: tourner à droite et à gauche, changer de voie;
- 8.3.6. approche/sortie d'autoroutes ou d'axes analogues (le cas échéant): insertion depuis la voie d'accélération, sortir par la voie de décélération;
- 8.3.7. dépasser/croiser: dépassement d'autres véhicules (si possible), dépassement d'obstacles tels que des voitures en stationnement, être dépassé par d'autres véhicules (le cas échéant);
- 8.3.8. aménagements routiers particuliers (le cas échéant): carrefours giratoires; passages à niveaux, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pentes prolongées en montée/en descente;
- 8.3.9. prendre les précautions nécessaires avant de descendre du véhicule.

9. Évaluation de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

- 9.1. 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.

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

- 9.2. Au cours de leur évaluation, les examinateurs prêteront une attention particulière au fait que le candidat fait preuve d'un comportement défensif et courtois au volant. Cette appréciation tient compte du style de conduite dans son ensemble, et l'examineur doit prendre en considération le profil global du candidat. Les critères comprennent une conduite adaptée et décidée (en sécurité), la prise en compte de l'état de la route et des conditions météorologiques, des autres véhicules et des intérêts des autres usagers de la route (en particulier les plus vulnérables), et enfin la capacité d'anticipation.

- 9.3. L'examineur évaluera en outre, en relation avec le conducteur:
- 9.3.1. la maîtrise du véhicule, en tenant compte des éléments suivants: utilisation correcte de la ceinture de sécurité, des rétroviseurs, de l'appuie-tête, du siège; utilisation correcte des feux et autres équipements; utilisation correcte de l'embrayage, de la boîte de vitesses, de l'accélérateur, des systèmes de freinage (y compris le troisième système de freinage, le cas échéant), de la direction ☒ ; contrôle du véhicule sous différentes circonstances, à différentes vitesses ; stabilité de la position sur la chaussée ; poids, dimensions et caractéristiques du véhicule ; le poids et le type de charge ☒ (catégories B+E, C, C+E, C1, C1+E, D+E et D1+E uniquement); le confort des passagers (catégories D, D+E, D1 et D1+E uniquement) (pas d'accélération brutale, conduite douce et pas de freinage brusque);
 - 9.3.2. la conduite de manière économique et respectueuse de l'environnement, en tenant compte du régime du moteur, des rapports, du freinage et de l'accélération (catégories B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 et D1+E uniquement);
 - 9.3.3. la capacité d'observation: observation panoramique; utilisation correcte des rétroviseurs, vision lointaine, moyenne et proche;
 - 9.3.4. priorité/céder le passage: priorité aux carrefours, intersections et jonctions, céder le passage dans d'autres situations (par exemple, changement de direction, changement de voies, manœuvres particulières);
 - 9.3.5. position correcte sur la route, dans les voies de circulation, les carrefours giratoires, les virages, en fonction du type et des caractéristiques du véhicule; prépositionnement;
 - 9.3.6. distance de sécurité: maintien d'une distance adéquate à l'avant et à l'arrière, maintien d'une distance adéquate par rapport aux autres usagers de la route;
 - 9.3.7. vitesse: respect des vitesses maximales autorisées; adaptation de la vitesse aux conditions météorologiques et de circulation et le cas échéant aux limites nationales en vigueur, maintien d'une vitesse permettant de stopper dans la distance visible et libre, adaptation de la vitesse à la vitesse générale des usagers de même type;
 - 9.3.8. feux de circulation, panneaux et autres éléments: comportement correct aux feux de circulation, respect des indications des agents réglant la circulation, prise en compte des panneaux (interdictions ou obligations), action adéquate en cas de marquage au sol;
 - 9.3.9. signalisation: donner en temps utile les signaux nécessaires et corrects, agir correctement en fonction de tous les signaux donnés par les autres usagers de la route;
 - 9.3.10. freiner et stopper: ralentir à temps, freiner ou stopper en fonction des circonstances; anticipation; utilisation des divers systèmes de freinage (uniquement pour les catégories C, C+E, D et D+E); utilisation de systèmes de réduction de vitesse autres que les freins (uniquement pour les catégories C, C+E, D et D+E).

10. Durée de l'examen

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

11. 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 (ou similaires), ainsi que sur tous les types de voies urbaines (zones résidentielles, zones limitées à 30 et 50 km/h, voies rapides urbaines), celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer. Il est également souhaitable que l'examen puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic. Le temps de conduite sur route doit être utilisé de manière optimale afin d'évaluer le candidat dans toutes les zones de circulation susceptibles d'être rencontrées, en mettant particulièrement l'accent sur le passage d'une zone à une autre.

II. CONNAISSANCES, APTITUDES ET COMPORTEMENTS LIÉS À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À MOTEUR

Les conducteurs de tout véhicule à moteur devront avoir, en vue d'une conduite sûre, les connaissances, les aptitudes et le comportement 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 exposés, par une attitude respectueuse de la personnalité d'autrui.

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

ANNEXE III

NORMES MINIMALES CONCERNANT L'APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À 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, ⇒ A1, ⇐ B⇒, B1 ⇐ et B + E ~~et des sous-catégories A 1 et B 1.~~
 - 1.2. *groupe 2:*

conducteurs de véhicules des catégories C, C + E, ⇒ C1, C1+E, ⇐ D, D + E ~~et des sous-catégories C 1, C 1 + E, D 1 et D 1 + 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 de plusieurs des incapacités mentionnées dans la présente annexe.
4. *Groupe 2:*

Les candidats doivent faire l'objet d'un examen médical avant la délivrance initiale d'un permis et, par la suite, les conducteurs doivent subir les examens périodiques ⇒ lors de chaque renouvellement du permis de conduire ⇐ ~~qui seront prescrits par la législation nationale.~~
5. Les États membres pourront exiger, lors de la délivrance ou de tout renouvellement ultérieur 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 penser 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 intraoculaires 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 binoculaire, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,5 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 sauf cas exceptionnel dûment justifié par un avis médical favorable et un test pratique positif 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 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 œil ou qui utilise seulement un œil, 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 œil 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'œil le meilleur et d'au moins 0,5 pour l'œil 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 ⇔ 8 ⇐ 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 binoculaire normal ou s'il est atteint de diplopie.

AUDITION

7. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur du groupe 2 sous réserve de l'avis des autorités médicales compétentes; lors de l'examen médical il sera notamment tenu compte des possibilités de compensation.

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 cardiaque.
- 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 SUCRÉ

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.

À 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 risques 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 neurochirurgicales,
- atteint d'arriération mentale grave,
- atteint de troubles comportementaux graves de la senescence ou de troubles graves de la capacité de jugement, de comportement 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

- 14.2. 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, ou, qui sans être dépendant, en abuse régulièrement, 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.
-

ANNEXE IV
QUALIFICATION INITIALE ET FORMATION CONTINUE
DES EXAMINATEURS DU PERMIS DE CONDUIRE

1. Conditions générales

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

- a) doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B depuis cinq ans au moins ;
- b) doit avoir atteint l'âge de 25 ans au minimum ;
- c) doit avoir réussi la qualification initiale prévue au point 2 et doit ensuite suivre annuellement la formation continue prévue au point 3.

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

- a) doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie en question ;
- b) doit avoir réussi la qualification initiale prévue au point 2 et doit ensuite suivre annuellement la formation continue prévue au point 3 ;
- c) doit avoir été examinateur du permis de conduire de la catégorie B pratiquant cette fonction pendant au moins trois ans ; cette durée peut être réduite à un an si l'examineur prouve qu'il a une expérience de conduite de cinq ans dans la catégorie concernée.

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

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

2.1.1. Aspects de la conduite:

- a) comportement en circulation ;
- b) prise en compte de la circulation routière ;
- c) technique de l'observation ;
- d) contrôle du véhicule ;
- e) prise en compte des diverses conditions météorologiques et d'état de la chaussée ;

- f) prise en compte des intérêts des autres usagers de la route et anticipation des situations à venir ;
- g) conduite économique et respectueuse de l'environnement.

2.1.2. Connaissances:

- a) connaissances approfondies du code de la route ;
- b) connaissances didactiques et pédagogiques.

2.2. Aux fins de la qualification initiale, les États membres imposent au minimum une épreuve théorique et une épreuve pratique portant sur chacune des matières couvertes par la présente directive, et notamment sur les matières énumérées au point 2.1, nécessaires pour vérifier les connaissances, les aptitudes et les comportements requis pour être examinateur du permis de conduire de la catégorie concernée, une attention spéciale étant portée aux capacités de conduite de cette catégorie.

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

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

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

3. Formation continue

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

Formation théorique (toutes catégories confondues) :

2 jours

Formation pratique :

Catégorie B: 1 jour

Catégorie B+E: 1 jour

Catégorie A: 3 jours

Catégorie C: 3 jours

Catégorie C+E: 3 jours

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





ANNEXE V

Partie A

Directive abrogée avec ses modifications successives

(visées à l'article 18)

Directive 91/439/CEE du Conseil ¹	JO L 237 du 24.8.1991, p. 1
Directive 94/72/CE du Conseil	JO L 337 du 24.12.1994, p. 86
Directive 96/47/CE du Conseil	JO L 235 du 17.9.1996, p. 1
Directive 97/26/CE du Conseil	JO L 150 du 7.6.1997, p. 41
Directive 2000/56/CE de la Commission	JO L 237 du 21.9.2000, p. 45
Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil, uniquement l'article 10, paragraphe 2	JO L 226 du 10.9.2003, p. 4

¹ La directive 91/439/CEE a été modifiée également par l'acte suivant non abrogé: Acte relatif à l'adhésion de la République d'Autriche, de la République de Finlande et du Royaume de Suède (JO C 241 du 29.8.1994, p. 21).

Partie B

Délais de transposition en droit national et d'application (visés à l'article 18)

Directive	Date limite de transposition	Date d'application
Directive 91/439/CEE	1 ^{er} juillet 1994	1 ^{er} juillet 1996
Directive 94/72/CE	-	xx.xx.1995
Décision 96/427/CE	-	16 juillet 1996
Directive 96/47/CE	1 ^{er} juillet 1996	1 ^{er} juillet 1996
Directive 97/26/CE	1 ^{er} janvier 1998	1 ^{er} janvier 1998
Directive 2000/56/CE	30 septembre 2003	30 septembre 2003, 30 septembre 2008 (Annex II, point 6.2.5) et 30 septembre 2013 (Annex II point 5.2)
Directive 2003/59/CE	10 septembre 2006	10 septembre 2008 (transport de voyageurs) et 10 septembre 2009 (transport de marchandises)

ANNEXE VI

Tableau de correspondance

Directive 91/439/CEE	Présente Directive
Article 1.1, première phrase	Article 1.1
Article 1.1, deuxième phrase	-
-	Article 1.2
Article 1.2	Article 2
Article 1.3	-
Article 2.1	Article 3.1
Article 2.2	Article 3.2, première phrase
-	Article 3.2, deuxième phrase
Article 2.3	-
Article 2.4	-
Article 3.1, 1 ^{er} alinéa, mots introductifs	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, mots introductifs
-	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 1 ^{er} tiret
-	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 3 ^e tiret
Article 3.1, 1 ^{er} alinéa, 1 ^{er} tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 4 ^e tiret
Article 3.1, 1 ^{er} alinéa, 2 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 6 ^e tiret
Article 3.1, 1 ^{er} alinéa, 3 ^e tiret	-
Article 3.1, 1 ^{er} alinéa, 4 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 7 ^e tiret
Article 3.1, 1 ^{er} alinéa, 5 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 10 ^e tiret
Article 3.1, 1 ^{er} alinéa, 6 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 11 ^e tiret
Article 3.1, 1 ^{er} alinéa, 7 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 14 ^e tiret
Article 3.1, 1 ^{er} alinéa, 8 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 15 ^e tiret
Article 3.2, 1 ^{er} alinéa, mots introductifs	-
Article 3.2, 1 ^{er} alinéa, 1 ^{er} tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 2 ^e tiret
Article 3.2, 1 ^{er} alinéa, 2 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 5 ^e tiret

Article 3.2, 1 ^{er} alinéa, 3 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 8 ^e tiret
Article 3.2, 1 ^{er} alinéa, 4 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 9 ^e tiret
Article 3.2, 1 ^{er} alinéa, 5 ^e tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 12 ^e tiret
Article 3.2, 1 ^{er} alinéa, 6 ^e tiret, mots introductifs	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 13 ^e tiret
Article 3.2, 1 ^{er} alinéa, 6 ^e tiret, 1 ^{er} sous-tiret	Article 4.1, 1 ^{er} alinéa, 13 ^e tiret
Article 3.2, 1 ^{er} alinéa, 2 ^e tiret, 2 ^e sous-tiret	Article 4.1, 2 ^e alinéa
Article 3.3, mots introductifs	Article 4.2, mots introductifs
Article 3.3, 1 ^{er} tiret	Article 4.2.a
-	Article 4.2.b
Article 3.3, 2 ^e tiret, 1 ^{er} alinéa	Article 4.2.c et d
Article 3.3, 2 ^e tiret, 2 ^e alinéa	-
Article 3.3, 3 ^e tiret	Article 4.2.e
Article 3.3, 4 ^e tiret	Article 4.2.f
Article 3.3, 5 ^e tiret	Article 4.2.g
-	Article 4.3
Article 3.4	-
Article 3.5	-
Article 3.6	Article 4.4
Article 4	Article 5
Article 5.1	Article 6.1
Article 5.2, mots introductifs	Article 6.2, mots introductifs
Article 5.2.a	Article 6.2.a
Article 5.2.b	Article 6.2.b
-	Article 6.2.c
-	Article 6.2.d
Article 5.3	Article 6.3

Article 5.4

Article 6.1, mots introductifs

-

Article 6.1.a, 1^{er} tiret

Article 6.1.a, 2^e tiret

Article 6.1.b, 1^{er} tiret

Article 6.1.b, 2^e tiret

Article 6.1.b, 3^e tiret

-

Article 6.1.c, 1^{er} tiret

-

Article 6.2

-

-

Article 6.3

Article 7.1, mots introductifs

Article 7.1.a

-

-

-

Article 7.1.b

Article 7.2

Article 7.3

-

-

Article 7.4

Article 6.4

Article 7.1, mots introductifs

Article 7.1.a, 1^{er} tiret

Article 7.1.a, 2^e tiret

Article 7.1.a, 3^e tiret

Article 7.1.b, 1^{er} tiret

Article 7.1.b, 2^e tiret

Article 7.1.b, 3^e tiret

Article 7.1.c, 1^{er} tiret

Article 7.1.c, 2^e tiret

Article 7.1.d

Article 7.2, 1^{er} alinéa, première phrase

Article 7.2, 1^{er} alinéa, deuxième phrase

Article 7.2, 2^e alinéa

-

Article 8.1, mots introductifs

Article 8.1.a

Article 8.1.b

Article 8.1.c

Article 8.1.d

Article 8.1.e

-

-

Article 8.2

Article 8.3

Article 8.4

Article 7.5	Article 8.5, première phrase
-	Article 8.5, deuxième phrase
Article 7bis.1	-
Article 7bis.2	Article 9
Article 7ter	Article 10
-	Article 11
Article 8	Article 12
Article 9	Article 13
Article 10	Article 14
Article 11	Article 15
Article 12.1	-
Article 12.2	-
Article 12.3	Article 16
-	Article 17
Article 13	Article 18, premier alinéa
-	Article 18, deuxième alinéa
-	Article 19
Article 14	Article 20
Annexe I	-
Annexe Ibis	Annexe I
Annexe II	Annexe II
Annexe III	Annexe III
-	Annexe IV
-	Annexe V
-	Annexe VI

FORMULAIRE ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire et abrogeant la directive 91/439/CEE

NUMÉRO DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

COM (2003)...

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

La Communauté est déjà compétente dans le domaine des permis de conduire à travers la directive 91/439/CEE du Conseil, abrogeant la première directive relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire, la directive 80/1263/CEE. Ces modifications se situent dans le champ des compétences conférées à la Communauté en vertu de l'article 71, paragraphe 1, point c, CE. Aux termes de cette disposition, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure de codécision, fixe les mesures propres à améliorer la sécurité des transports.

Dans une large mesure, les modifications proposées visent à améliorer la sécurité routière, qui est un aspect de la sécurité des transports. Elles amélioreront le niveau général de la sécurité en Europe, s'agissant des aspects de la sécurité liés aux modalités de délivrance du permis de conduire, grâce à une législation harmonisée en la matière. De surcroît, une bonne partie des mesures proposées visent à accroître la libre circulation des titulaires de permis de conduire, qui représentent une large part des citoyens européens. Cela entre dans le cadre de "l'Agenda de Lisbonne". Il faut également souligner que la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes insiste sur les effets que peuvent avoir les modalités de délivrance des permis de conduire sur la liberté de circulation des citoyens, qui constitue une des libertés fondamentales garanties par le traité.

Les mesures proposées renforceront indirectement la sécurité des transports, par une protection accrue contre les fraudes du fait du modèle communautaire de permis, par la possibilité d'intégrer une puce, et par la suppression du modèle communautaire de permis en papier.

Les objectifs de mesures proposées ne peuvent être suffisamment atteints par les États membres. Les systèmes nationaux dans le domaine des modalités de délivrance des permis de conduire varient considérablement, et, en particulier, ne privilégient pas les aspects relatifs à la libre circulation et à la liberté d'établissement. C'est là aussi ce qu'a souligné clairement la Cour de justice des Communautés européennes.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?

- *Quels secteurs d'entreprises?*

La proposition touchera tous les futurs titulaires de permis de conduire, ainsi que les moniteurs d'auto-école, les examinateurs du permis de conduire, mais aussi les administrations publiques compétentes pour la délivrance des permis de conduire ainsi que les autorités de contrôle. Il y aura des effets indirects sur les producteurs des documents, car le modèle en papier ne sera plus délivré et sera remplacé par le modèle sous forme de carte plastique. Leur activité ne sera cependant pas directement touchée. Il y aura également des effets indirects sur les constructeurs automobiles, car les sous-catégories prévues par la directive 91/439/CEE seront harmonisées. Cette harmonisation devrait avoir des incidences positives, du fait de l'accroissement du marché et des définitions harmonisées.

- *Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)?*

Le principal groupe de petites et moyennes entreprises à être touché sera celui des auto-écoles. Il s'agit principalement de petites entreprises (1 personne le plus souvent).

- *Y a-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées ?*

Non, la répartition est homogène dans tous les États membres.

3. *Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?*

Les auto-écoles auront comme toujours la possibilité d'offrir une formation aux candidats aux permis de conduire. Il n'y a là rien de nouveau. On peut seulement noter que les différentes catégories de permis de conduire sont davantage harmonisées, ce qui offre en soi un plus grand débouché dans ce secteur essentiellement composé de petites entreprises.

4. *Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir?*

- *sur l'emploi*

Il y aura un effet positif lié à l'harmonisation accrue.

- *sur les investissements et la création de nouvelles entreprises*

Le fait que dans certains États membres de nouvelles catégories de permis doivent être instaurées entraînera probablement une croissance du secteur des auto-écoles comme indiqué précédemment, mais il pourrait également en résulter indirectement un accroissement de l'utilisation de certains types de véhicules, tels que les motocycles légers, les camionnettes et les minibus, qui ne sont pas encore harmonisés.

- *sur la compétitivité des entreprises*

L'harmonisation des définitions des catégories de permis aura un impact positif sur la compétitivité des entreprises. On peut toutefois difficilement parler de compétitivité dans un secteur essentiellement local.

5. *La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?*

La proposition ne contient aucune mesure spécifique à cet effet.

CONSULTATION

6. *Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position.*

La présente proposition s'appuie sur les résultats d'études menées depuis 1994. L'harmonisation des catégories de permis a été examinée avec les autorités des États membres compétentes pour la délivrance des permis (CIECA), les fédérations d'auto-écoles (EFA et IVV notamment), les représentants de l'industrie automobile (ACEM, AFQUAD), les organismes représentant les utilisateurs (FIM, FEMA, AIT-FIA) ou les secteurs (IRU).

Les études et les discussions qui les ont suivi ont été portées à la connaissance du comité sur le permis de conduire ainsi que des experts gouvernementaux en la matière, et ont été examinées en profondeur.