Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/2205

5.11.2025

DIRECTIVE (UE) 2025/2205 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 22 octobre 2025

relative au permis de conduire, modifiant le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) nº 383/2012 de la Commission

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [2],

considérant ce qui suit:

(1) En 2017, le Conseil informel «Transports» qui s'est tenu à Malte est convenu que le nombre toujours élevé de personnes tuées sur les routes et de blessés graves à la suite d'accidents de la circulation constitue un problème de société majeur, et ils ont fixé un objectif consistant à réduire de moitié le nombre de blessés graves dans l'Union d'ici 2030. La déclaration de La Valette sur la sécurité routière, adoptée par les ministres des transports le 29 mars 2017, invitait la Commission à élaborer un cadre d'action et un cadre juridique renforcés de l'Union en matière de sécurité routière pour la décennie commençant en 2020, avec pour objectif ambitieux à long terme de parvenir à un taux de mortalité proche de zéro d'ici 2050, en renforçant la protection des usagers de la route, en particulier des usagers de la route vulnérables, qui sont les victimes d'accidents de la circulation les plus courantes. Les efforts déployés auparavant par les pouvoirs publics ont abouti à une réduction du nombre de morts sur les routes qui est passé de 51 400 en 2001 à 19 800 en 2021. Toutefois, ces chiffres sont restés en deçà de l'objectif de l'Union consistant à réduire de 75 % le nombre de morts sur les routes entre 2001 et 2020, et les progrès accomplis pour réduire cette mortalité de moitié au cours de la première décennie suivante ont par la suite stagné. L'Union s'est engagée à se rapprocher autant que possible du chiffre de zéro victime d'accidents de la circulation d'ici 2050. La communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» (ci-après dénommée «stratégie de mobilité durable et intelligente») définit la stratégie «Vision zéro» liée à cet objectif.

(2) Les règles relatives aux permis de conduire sont un élément essentiel de la politique commune des transports, contribuent à améliorer la sécurité routière et facilitent la libre circulation des personnes qui transfèrent leur résidence dans un État membre autre que l'État de délivrance du permis de conduire. Compte tenu de l'importance que revêtent les moyens de transport individuels, la possession d'un permis de conduire dûment reconnu par l'État d'accueil favorise et facilite la libre circulation et la liberté d'établissement des personnes. De même, toute obtention illégale d'un tel document ou du droit de conduire, ou la perte d'un permis de conduire obtenu légalement du fait d'un comportement illicite, a une incidence non seulement sur l'État membre dans lequel de telles violations ont été commises, mais également sur la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union.

[1] JO C 293 du 18.8.2023, p. 133.
[2] Position du Parlement européen du 28 février 2024 (JO C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) et position du Conseil en première lecture du 29 septembre 2025 (non encore parue au Journal officiel). Position du Parlement européen du 21 octobre 2025 (non encore parue au Journal officiel).

(3) Le cadre établi par la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil ([3]) devrait être mis à jour afin d'être adapté à la nouvelle ère, durable, inclusif, intelligent et résilient. Il devrait tenir compte de la nécessité de réduire les émissions et la consommation énergétique provenant des transports, y compris par une utilisation accrue de véhicules à carburant de substitution, ainsi que de la transformation numérique, des tendances démographiques et des évolutions technologiques, afin de renforcer la compétitivité de l'économie de l'Union. En particulier, en ce qui concerne certains véhicules à carburant de substitution, il convient que le champ d'application des catégories de permis de conduire tienne compte du fait qu'ils sont d'une masse supérieure à celle des véhicules classiques. Il importe de simplifier et de numériser les procédures administratives afin de supprimer les obstacles qui subsistent, tels que la charge administrative, à la libre circulation des personnes qui sont des conducteurs lorsqu'elles transfèrent leur résidence dans un État membre autre que l'État de délivrance du permis de conduire. Un cadre harmonisé de l'Union pour les permis de conduire standard devrait couvrir tant les permis de conduire physiques que les permis de conduire numériques (permis de conduire dits «mobiles») de toutes catégories et prévoir leur reconnaissance mutuelle lorsqu'ils ont été dûment délivrés conformément à la présente directive.

(4) La Communauté européenne a introduit le premier «modèle communautaire» de permis de conduire physique le 4 décembre 1980. Depuis lors, les règles relatives au modèle communautaire sont devenues la pierre angulaire des structures de permis de conduire les plus avancées au monde, couvrant plus de 250 millions de conducteurs. La présente directive devrait donc s'appuyer sur l'expérience et les pratiques accumulées et établir des règles harmonisées concernant les normes de l'Union en matière de permis de conduire physiques. Les permis de conduire physiques délivrés au sein de l'Union devraient, en particulier, prévoir un niveau élevé protection contre la fraude et la falsification, au moyen de mesures anti-falsification, et la possibilité d'intégrer des puces électroniques ou des codes QR.

(5) Il convient que tout traitement de données à caractère personnel aux fins de la mise en œuvre de la présente directive soit conforme au cadre de l'Union en matière de protection des données, en particulier à la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]), au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ([5]) et à la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil ([6]).

(6) La présente directive établit une base juridique pour le stockage d'un ensemble obligatoire de données à caractère personnel dans les permis de conduire physiques et leur puce électronique ou code QR, et dans les permis de conduire mobiles, afin de prouver et de vérifier le droit d'une personne de conduire ainsi que son identité, l'objectif étant de garantir un niveau élevé de sécurité routière dans l'ensemble de l'Union. Ces données devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour prouver le droit de conduire d'une personne, identifier cette personne et vérifier ses droits de conduire et son identité. Le stockage et les autres traitements de ces données doivent être conformes, en particulier, à l'article 6, paragraphe 1, point e), et, en ce qui concerne les données biométriques, à l'article 9, paragraphe 2, point g), du règlement (UE) 2016/679. La présente directive prévoit également des garanties supplémentaires pour assurer la protection des données à caractère personnel divulguées à un vérificateur, et conservées par lui, au cours du processus de vérification. En particulier, le vérificateur ne devrait pouvoir conserver ces données que s'il y est autorisé par le droit de l'Union ou le droit national; par exemple, un policier pourrait être autorisé à inclure les données du permis de conduire dans un rapport de police, ou une société de location pourrait être autorisée à faire figurer les données du permis de conduire dans un contrat de location de véhicule.

(7) Afin d'assurer la clarté juridique et de garantir une transition sans heurts entre la présente directive et la directive 2006/126/CE, les États membres devraient pouvoir stocker des données à caractère personnel supplémentaires sur une puce électronique, si cela est prévu par le droit national dans le respect du règlement (UE) 2016/679. Toutefois, la présente directive ne constitue pas intrinsèquement une base juridique pour l'inclusion de ces données supplémentaires.

([3]) Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1; ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil (JO L 119 du 4.5.2016, p. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) En revanche, le code QR devant être institué par la présente directive devrait permettre de vérifier l'authenticité des informations imprimées sur le permis de conduire physique. Cependant, il ne devrait pas être possible de conserver des informations supplémentaires à celles figurant sur le permis de conduire physique.

(9) La présente directive ne fournit pas de base juridique pour la création ou la tenue à jour de bases de données au niveau national pour le stockage de données biométriques dans les États membres, qui relève du droit national qui doit respecter le droit de l'Union en matière de protection des données. Par ailleurs, la présente directive ne fournit pas de base juridique pour la création ou la tenue à jour d'une base de données biométriques centralisée au niveau de l'Union.

(10) La transformation numérique est l'une des priorités de l'Union. Dans le cas du transport routier, elle contribue à supprimer les obstacles administratifs qui subsistent à la libre circulation des personnes, tels que ceux liés au temps nécessaire à la délivrance de permis de conduire physiques. Par conséquent, il convient d'établir une norme de l'Union distincte pour les permis de conduire mobiles délivrés au sein de l'Union. Afin de faciliter la transformation numérique, les permis de conduire mobiles devraient être le format par défaut délivré aux demandeurs à partir d'une date située 54 mois à compter de la date d'adoption du premier des actes d'exécution nécessaires à l'introduction des permis de conduire mobiles, sans préjudice du droit du demandeur d'obtenir son permis de conduire soit en format physique, soit simultanément dans les deux formats au moyen d'une seule et même demande. Les États membres ont la possibilité de délivrer des permis de conduire mobiles avant la date à laquelle le format numérique devient le format par défaut.

(11) Conformément à l'objectif de la transformation numérique consistant à ne laisser aucun citoyen de côté, tel qu'il est exprimé dans la déclaration européenne de 2023 sur les droits et principes numériques pour la décennie numérique, il est impératif que les citoyens conservent le droit de demander un permis de conduire dans un format physique en plus d'un permis de conduire dans un format numérique. Par conséquent, les États membres devraient fournir à toute personne qui le demande un permis de conduire dans un format physique, sur demande, sans retard injustifié et en général dans un délai de trois semaines, lorsque le demandeur est déjà titulaire d'un permis de conduire numérique de cet État membre attestant des droits de conduire du demandeur. En outre, dans les situations d'urgence, où la réception tardive du permis de conduire physique entraînerait un préjudice disproportionné pour le demandeur, les États membres sont encouragés à prévoir la possibilité de recourir à une procédure d'urgence, par laquelle le permis de conduire physique serait délivré en quelques jours en échange d'une augmentation proportionnée des frais administratifs correspondants.

(12) Il convient que les permis de conduire mobiles ne contiennent pas uniquement les informations figurant sur les permis de conduire physiques, mais aussi des informations permettant de vérifier l'authenticité de ces données. Il importe toutefois de veiller à ce que, même en cas de vérification, la quantité de données à caractère personnel mises à disposition soit limitée à ce qui figurerait sur le permis de conduire physique et à ce qui est strictement nécessaire pour vérifier l'authenticité de ces données. En outre, sauf si le droit de l'Union ou le droit national l'autorise, les données nécessaires à la vérification ne devraient pas être conservées après que la vérification a été faite. Les États membres devraient veiller à ce que les permis de conduire physiques et mobiles délivrés à la même personne soient équivalents en ce qui concerne les droits et les conditions selon lesquels cette personne est autorisée à conduire ainsi qu'en ce qui concerne la durée de validité administrative des permis de conduire, suivant les dispositions de la présente directive.

(13) Les États membres sont compétents pour établir leurs propres règles nationales quant au paiement de frais pour la délivrance d'un permis de conduire. Toutefois, les États membres devraient veiller à ne pas influencer le libre choix des citoyens quant au format de leur permis de conduire en fixant des frais administratifs disproportionnés qui seraient de nature à indûment favoriser un format par rapport à l'autre.

(14) Les États membres devraient œuvrer de concert à l'utilisation et à la reconnaissance mutuelle des permis de conduire mobiles dans le monde entier. Cela pourrait impliquer des amendements à la convention internationale relative à la circulation automobile du 24 avril 1926, à la convention de Genève sur la circulation routière du 19 septembre 1949 et à la convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968. La Commission est la mieux placée pour fournir une assistance aux États membres à cet égard, notamment en ce qui concerne les conditions d'interopérabilité permettant la reconnaissance généralisée des permis de conduire mobiles de l'Union. Dans une première étape de ce processus, la Commission devrait tenir compte des évolutions pertinentes dans les pays tiers lorsqu'elle adopte les actes d'exécution relatifs aux permis de conduire mobiles.

(15) La stratégie de mobilité durable et intelligente définit une vision pour l'Union visant à améliorer considérablement la durabilité de la mobilité et des transports. Les émissions du secteur du transport routier comprennent les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques, le bruit et les microplastiques provenant de l'usure des pneumatiques et des revêtements des routes. Le style de conduite influence la quantité desdites émissions, qui ont des incidences négatives possibles sur l'environnement et la santé humaine. Par conséquent, les épreuves de conduite devraient garantir que la formation des conducteurs leur donne les moyens de réduire leur incidence en matière d'émissions, y compris grâce à la conduite écologique, et les prépare à la conduite de véhicules à émissions faibles ou nulles.

(16) Pour que les citoyens et les résidents puissent directement tirer avantage du marché intérieur sans devoir faire face à un surcroît de charges administratives superflues, le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil ([7]) prévoit l'accès aux procédures en ligne pertinentes pour le fonctionnement du marché intérieur, y compris pour les utilisateurs transfrontières. Les informations relatives à l'obtention ou au renouvellement d'un permis de conduire sont déjà couvertes par l'annexe I dudit règlement. Il convient de modifier l'annexe II dudit règlement afin de garantir que les utilisateurs qui entament une procédure administrative relative aux permis de conduire bénéficient de procédures entièrement en ligne.

(17) Il convient de classer les permis de conduire par catégorie en fonction des types de véhicules pour lesquels ils indiquent un droit de conduire. Ce classement par catégorie devrait se faire de manière claire et cohérente, tout en respectant complètement les caractéristiques techniques des véhicules concernés et les compétences requises pour les conduire.

(18) Conformément à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006, à laquelle l'Union est partie depuis le 21 janvier 2011, il y a lieu d'adopter des dispositions spécifiques pour faciliter la conduite des véhicules par les personnes handicapées. En outre, les États membres sont encouragés, sans abaisser les normes minimales relatives quant à l'aptitude à la conduite et aux compétences en matière de conduite énoncées dans la présente directive, à répondre aux besoins particuliers des personnes handicapées et à faciliter pour elles les possibilités d'obtenir et d'être titulaire d'un permis de conduire. À ce titre, après accord préalable de la Commission, les États membres devraient être autorisés à exclure certains types de véhicules à moteur de l'application des règles relatives aux catégories de permis de conduire au sens de la présente directive.

(19) Les États membres devraient être autorisés à continuer d'exclure de l'application de la présente directive les types de véhicules utilisés par les forces armées et les organismes de défense civile ou placés sous leur contrôle, compte tenu de la nature particulière des opérations effectuées par lesdites forces et lesdits organismes et des véhicules utilisés.

(20) Il convient que les âges minimaux des demandeurs pour les différentes catégories de permis de conduire soient fixés au niveau de l'Union. Toutefois, les États membres devraient être autorisés, afin de renforcer encore la sécurité routière, à fixer un âge minimum plus élevé pour la conduite de certaines catégories de véhicules. Les États membres devraient, pour certaines catégories et à titre exceptionnel, être autorisés à fixer des âges minimaux inférieurs afin de tenir compte des circonstances nationales, notamment en ce qui concerne la conduite des véhicules des sapeurs-pompiers, de la protection civile et des secours, ainsi que des véhicules utilisés aux fins du maintien de la sécurité et de l'ordre publics.

(21) Les véhicules d'urgence, à savoir les véhicules utilisés aux fins du maintien de la sécurité et de l'ordre publics, y compris par la fourniture d'une assistance immédiate en cas d'urgence naturelle ou d'origine humaine, tels que les véhicules de police, les ambulances, les véhicules de la protection civile et des secours, ou les véhicules des sapeurs-pompiers, pourraient présenter des caractéristiques particulières, comme être plus lourds en raison d'équipements spéciaux, et pourraient devoir bénéficier de certaines dérogations aux règles générales applicables au permis de conduire de catégorie B afin de répondre efficacement aux situations de crise et lorsque des secours sont nécessaires. En outre, afin d'éviter d'éventuels obstacles à la circulation transfrontière de ces véhicules lorsqu'ils sont utilisés pour des interventions transfrontières dans différentes régions de l'Union, les États membres devraient pouvoir autoriser, temporairement ou indéfiniment, la conduite de ces véhicules d'urgence sur leur territoire avec un permis de conduire de catégorie B. À cet égard, les États membres sont encouragés à reconnaître mutuellement les mesures nationales, afin que les opérations d'urgence transfrontières ne soient ni entravées ni pénalisées.

(22) Afin de tenir compte des besoins en matière de mobilité des jeunes résidents des États membres, tels que la nécessité de parcourir de longues distances dans des zones à faible densité de population qui ne disposent pas de moyens alternatifs adéquats de mobilité personnelle, les États membres, après accord préalable de la Commission, devraient pouvoir abaisser l'âge minimum à 15 ans pour la délivrance de permis de conduire limités à leur propre territoire pour la conduite de certains types de véhicules de catégorie B1. Il importe qu'un tel abaissement de l'âge minimum n'ait pas d'incidence négative sur la sécurité routière. La Commission devrait donc, avant de donner son accord, évaluer dûment l'incidence sur la sécurité routière d'un tel abaissement de l'âge minimum, en tenant compte de toutes les informations pertinentes fournies par les experts des États membres.

(23) La combinaison d'un âge minimum adéquat pour les permis de conduire dans chaque catégorie, qui facilite à la fois l'indépendance des jeunes conducteurs en matière de mobilité et leur accès en temps utile à la conduite professionnelle, et de conditions plus strictes pour les conducteurs novices en ce qui concerne, entre autres, la consommation d'alcool associée à la conduite, peuvent être bénéfiques pour la sécurité routière. Les abaissements d'âge minimum ne devraient pas se faire au détriment de la sécurité routière.

([7]) Règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil du 2 octobre 2018 établissant un portail numérique unique pour donner accès à des informations, à des procédures et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, et modifiant le règlement (UE) nº 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Il convient de mettre en place un système de progressivité, c'est-à-dire établir comme condition préalable pour que le demandeur puisse prétendre à un permis de certaines autres catégories de permis de conduire qu'il doit être habilité à être titulaire d'un permis de conduire d'une catégorie spécifique, ainsi que des équivalences entre catégories, y compris, s'il y a lieu, une expérience préalable minimale avant de pouvoir prétendre à un tel permis. Un tel système devrait être contraignant pour tous les États membres, sans préjudice de la possibilité pour les États membres d'appliquer entre eux certaines équivalences sur leurs territoires respectifs. Il y a également lieu d'autoriser les États membres à établir certaines équivalences limitées à leur propre territoire.

(25) La présence accrue de véhicules à carburant de substitution est essentielle à la transition écologique. La possibilité que de nouveaux modèles d'une masse plus élevée soient autorisés pour les catégories de permis de conduire B et BE devrait être prise en considération par la présente directive. Par conséquent, les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B ou BE devraient être autorisés, sous réserve d'une expérience de conduite dans la catégorie qu'ils ont obtenue, à conduire des véhicules à moteur, tant pour le transport de personnes que de marchandises, fonctionnant en totalité ou en partie avec des carburants de substitution, qui ont une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg.

(26) Le droit au permis de conduire est une garantie de la liberté de circulation et de la participation à la vie économique et sociale, qui revêt une importance particulière dans les zones rurales et peu urbanisées où le réseau de transports publics est limité. Le transport individuel constitue un élément particulièrement important pour la mobilité des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées. L'évaluation de l'aptitude d'un conducteur à conduire en toute sécurité doit se faire sur la base de critères précis, tenant notamment compte de son état de santé en fonction des résultats objectifs d'examens et, s'il y a lieu, de tests. Les décisions relatives à la suspension, au retrait, à l'annulation ou à la restriction, du permis de conduire devraient être prises au cas par cas et ne devraient pas aboutir à des discriminations, en particulier fondées sur l'âge.

(27) Aux fins de la sécurité routière, il est nécessaire de mettre à jour les exigences minimales harmonisées que tout demandeur doit respecter avant qu'un permis de conduire ne puisse lui être délivré. Cela devrait comprendre les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des véhicules à moteur, l'examen de conduite et les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite de ces véhicules.

(28) Compte tenu de la disponibilité et de l'utilisation croissantes de systèmes avancés d'aide à la conduite et de systèmes de conduite automatisée, il est nécessaire d'inclure des exigences relatives à ces systèmes dans les épreuves théoriques afin de veiller à ce que les conducteurs aient des connaissances générales sur les avantages, les limites et les risques associés auxdits systèmes. Cette exigence de connaissance devrait concerner, en particulier, le domaine de l'utilisation de systèmes de conduite automatisée, l'existence de demandes de prise de contrôle de la part des systèmes de conduite automatisée et les autres obligations du conducteur lorsque des systèmes de conduite automatisée sont activés.

(29) Il convient d'apporter la preuve du respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite lors de la délivrance du permis de conduire, et périodiquement par la suite. De tels contrôles réguliers, effectués conformément aux règles nationales relatives au respect des normes minimales, contribuent à la libre circulation des personnes, permettent d'éviter les distorsions de concurrence et prennent mieux en compte la responsabilité des conducteurs. Les règles nationales relatives au respect des normes minimales devraient consister en un examen médical lors de la délivrance et du renouvellement d'un permis de conduire. Cet examen pourrait être effectué par des médecins généralistes ou par toute autre autorité médicale compétente ou tout autre professionnel du secteur de la santé, conformément au droit de chaque État membre.

(30) Avoir une vue adéquate est une condition essentielle de l'aptitude physique à la conduite. Tous les demandeurs d'un permis de conduire devraient donc se soumettre à une évaluation appropriée pour s'assurer qu'ils ont une acuité visuelle suffisante, y compris, le cas échéant, à un examen plus approfondi du champ visuel par un professionnel de la vue compétent autorisé par la législation nationale. Les États membres devraient être autorisés à aller au-delà de cette exigence, en exigeant la même procédure lors du renouvellement du permis de conduire. La notation décimale de l'acuité visuelle constitue une norme reconnue au niveau international en matière de comparabilité dans l'établissement de la vue.

(31) Pour la délivrance ou le renouvellement de certaines catégories de permis de conduire, les États membres devraient avoir la possibilité, au lieu d'exiger un examen médical, d'exiger du demandeur ou du titulaire d'un permis de conduire qu'il fournisse, par écrit ou par voie électronique, une autoévaluation dont la conception pourrait être axée sur les risques. Toutefois, il serait préférable que les États membres incluent des examens médicaux au moins dans le cadre de la première procédure de délivrance d'un permis de conduire, afin d'évaluer de manière exhaustive si les conditions énoncées dans la présente directive et dans le droit national sont respectées.

(32) Après la délivrance d'un permis de conduire, les États membres, au lieu d'exiger un examen médical ou une autoévaluation lors du renouvellement, devraient pouvoir mettre en place un système garantissant une réaction aux changements dans l'aptitude physique ou mentale du titulaire du permis de conduire. Compte tenu de la diversité dans l'organisation des systèmes de santé nationaux et des pratiques en ce qui concerne leur coordination efficace avec les autorités compétentes en matière de permis de conduire chargées de la délivrance et des renouvellements, un tel système pourrait prendre différentes formes, le principe essentiel étant que les autorités médicales ou les autorités compétentes en matière de permis de conduire devraient établir un lien entre l'état de santé des titulaires de permis de conduire et leur capacité de conduire et leur autorisation à le faire. Cette réaction des autorités médicales ou des autorités compétentes en matière de permis de conduire pourrait également se fonder sur l'évaluation des déclarations du titulaire d'un permis de conduire sur la base d'une obligation générale imposée à tous les titulaires de permis de conduire de faire une déclaration quant aux aspects de leur état de santé pertinents pour la conduite, ce qui conduirait à les orienter vers un spécialiste, à faire prononcer une interdiction de conduire par un médecin ou, au final, à les soumettre à un retrait, une suspension ou une restriction du permis de conduire.

(33) Les États membres devraient également être libres de combiner ces mesures afin d'accroître leur efficacité, et d'appliquer des normes d'aptitude à la conduite plus strictes que les normes minimales énoncées dans la présente directive.

(34) Les progrès récents de la technologie médicale ont permis une amélioration de la sécurité routière en traitant les risques inhérents à la conduite avec certains problèmes de santé. Des innovations telles que les dispositifs de mesure en continu du glucose pour les personnes atteintes de diabète permettent de gérer leur état efficacement et en temps réel, donc de réduire les risques inhérents à la conduite. Ces technologies évoluent rapidement, ce qui permet un meilleur contrôle des problèmes de santé et d'améliorer encore la sécurité routière.

(35) Compte tenu des études actuellement menées sur différentes pathologies présentant un risque d'assoupissement ou de somnolence excessive, la Commission devrait entamer un réexamen des dispositions de la présente directive relatives au syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré une fois qu'il aura été réalisé et mis à la disposition de la communauté scientifique un nombre d'études adéquat. Compte tenu des progrès scientifiques accomplis dans le traitement de la déficience visuelle, la Commission devrait également entamer un réexamen des dispositions de la présente directive relatives à ce type d'affection.

(36) Afin de garantir des droits uniformes dans l'ensemble de l'Union, sans préjudice des considérations liées à la sécurité routière, les permis de conduire des catégories AM, A1, A2, A, B1, B et BE devraient avoir une validité administrative de quinze ans, tandis que les permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E devraient avoir une validité administrative de cinq ans. Néanmoins, les États membres devraient être autorisés à appliquer une période de validité de dix ans au lieu de quinze ans si le permis de conduire est également utilisé comme document d'identification personnel. Conformément au cadre déjà en vigueur, qui permet aux États membres d'augmenter la fréquence de renouvellement à mesure que le titulaire du permis avance en âge, la durée générale de validité pourrait être réduite sur la base de facteurs objectifs ayant un lien général avec les conditions physiques et mentales moyennes des conducteurs, telles que l'âge, et les États membres devraient être autorisés à définir des périodes de validité plus courtes que celles prévues par la présente directive dans des cas exceptionnels, tels que définis par la présente directive.

(37) Les cours de remise à niveau pour les conducteurs expérimentés peuvent améliorer la sécurité routière en sensibilisant les conducteurs et en leur demandant d'acquérir une expérience supplémentaire avec les nouvelles technologies, telles que les systèmes avancés d'aide à la conduite et les systèmes de conduite automatisés. Dans ce contexte, ainsi que dans le contexte de la formation des conducteurs avant la délivrance d'un permis de conduire, l'utilisation de simulateurs pourrait être utile pour améliorer d'importantes compétences en matière de conduite, telles que la réaction aux conditions défavorables et aux scénarios d'urgence.

(38) Dans un contexte de numérisation et d'automatisation progressives et d'exigences en matière de réduction des émissions en ce qui concerne le transport routier, ainsi que de progrès technologiques continus réalisés en matière de véhicules à moteur, il est nécessaire de tenir tous les conducteurs au fait des évolutions en matière de nouvelles technologies, de sécurité routière et de durabilité. La promotion par les États membres de la formation tout au long de la vie des conducteurs avec l'offre, par exemple, de séances de formation en conduite sûre avec retour d'information peut contribuer à une mobilité plus inclusive. Une telle formation tout au long de la vie peut jouer un rôle déterminant pour maintenir à jour les compétences des conducteurs expérimentés en matière de sécurité routière, de nouvelles technologies et de modifications de la masse des véhicules – ce qui améliore l'efficacité énergétique et réduit les émissions – ainsi que de gestion de la vitesse.

(39) Afin de permettre aux États membres et, dans des cas dûment justifiés, à l'Union dans son ensemble, de réagir à des crises de nature à empêcher les autorités nationales de renouveler des permis de conduire dont la validité arriverait autrement à expiration, il devrait être possible de prolonger la validité administrative de ces permis de conduire. Une telle prolongation ne devrait être possible que pour une durée strictement nécessaire.

(40) Le principe «un titulaire – un permis» devrait empêcher toute personne d'être titulaire de plus d'un permis de conduire. Il convient également d'étendre ce principe afin de prendre en compte les spécificités techniques des permis de conduire mobiles, dans la mesure où un titulaire pourrait demander la délivrance d'un permis de conduire physique en lieu et place d'un permis de conduire mobile, ou en même temps qu'un permis de conduire mobile, et pourrait faire apparaître un permis de conduire mobile sur plusieurs appareils électroniques.

(41) Il convient, pour des raisons en rapport avec la sécurité routière, que les États membres puissent appliquer leurs dispositions nationales en matière d'annulation, de retrait, de suspension et de renouvellement du permis de conduire à tout titulaire de permis ayant transféré sa résidence normale sur leur territoire.

(42) Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire délivré par l'État membre dans lequel ils résident à la suite d'un échange avec un permis de conduire délivré par un pays tiers devraient avoir le droit de conduire dans toute l'Union comme s'ils avaient initialement obtenu leur permis de conduire dans l'Union. Cela participe à la libre circulation des personnes au sein de l'Union.

(43) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour identifier les pays tiers qui assurent un niveau de sécurité routière comparable à celui de l'Union, donnant ainsi aux titulaires de permis de conduire délivrés par ces pays tiers la possibilité d'échanger, sous réserve de conditions pertinentes qui devraient être détaillées et bien définies pour toutes les catégories de permis de conduire concernées, leurs permis de conduire à des conditions similaires à celles qui s'appliqueraient s'ils étaient délivrés par un État membre. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([8]).

(44) En ce qui concerne les permis de conduire délivrés par des pays tiers qui ne sont pas identifiés dans un acte d'exécution comme des pays tiers présentant un niveau de sécurité routière comparable à celui de l'Union, ou délivrés par des pays tiers à l'égard desquels un tel acte d'exécution n'autorise ni n'interdit explicitement l'échange de tels permis de conduire, les États membres devraient être autorisés à échanger les permis de conduire conformément à leurs règles nationales, pour autant qu'ils utilisent le ou les codes pertinents de l'Union pour les permis ainsi délivrés. Dans le cas où le titulaire d'un tel permis transfère sa résidence vers un nouvel État membre, ce dernier ne devrait pas être tenu d'appliquer le principe de reconnaissance mutuelle à ce permis de conduire.

(45) Le nouveau cadre pour l'échange des permis de conduire délivrés par des pays tiers devrait également être considéré comme un outil pour remédier à la pénurie de conducteurs professionnels, dans la mesure où la réglementation vise à faciliter la libre circulation des titulaires de permis de conduire de différentes catégories. Étant donné que la conduite par des ressortissants de pays tiers qui sont employés d'une entreprise établie dans un État membre effectuant des transports routiers dans l'Union, ou travaillant pour le compte d'une telle entreprise, pourrait être soumise à une exigence de qualifications supplémentaires attestées par un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), la Commission devrait évaluer comment les effets positifs attendus du nouveau cadre pourraient être davantage soutenus en ce qui concerne d'autres documents de conduite, sans préjudice de l'objectif général d'amélioration de la sécurité routière dans l'Union.

(46) Le «tourisme du permis de conduire», c'est-à-dire la pratique consistant à changer de résidence aux fins de l'obtention d'un nouveau permis de conduire, entre autres afin de contourner les effets d'une annulation, d'un retrait, d'une suspension ou d'une restriction du droit de conduire d'un conducteur de véhicule à moteur, de son permis de conduire ou de la reconnaissance de la validité de son permis de conduire, imposé dans un autre État membre, est un phénomène très répandu, qui a un effet négatif sur la sécurité routière. Les conducteurs ne devraient pas, du seul fait qu'ils changent de résidence, être exemptés des obligations qui leur sont imposées pour récupérer leur permis de conduire, la reconnaissance de sa validité, ou le droit de conduire. Dans le même temps, il convient de préciser que le comportement d'un citoyen, ou son défaut d'aptitude physique ou mentale à la conduite, ne devrait entraîner d'interdiction de conduire pour une durée indéterminée que lorsque cela est dûment justifié. Il convient de fixer des conditions pour que les États membres autres que celui qui a imposé l'annulation, le retrait, la suspension ou la restriction d'un permis de conduire puissent néanmoins délivrer un permis de conduire à cette personne, s'il est jugé approprié de le faire sur la base d'une décision éclairée, et lorsque la validité du permis de conduire ainsi délivré est limitée au territoire des États membres n'ayant pas imposé d'interdiction pour une durée indéterminée.

([8]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

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

(48) Le système de conduite accompagnée pourrait, sans préjudice de son objectif général d'amélioration de la sécurité routière, contribuer à rendre la profession de conducteur de poids lourds plus accessible et plus attrayante pour les jeunes générations, afin d'élargir leurs possibilités professionnelles et de contribuer à remédier à la pénurie de conducteurs au sein de l'Union. Aussi, les États membres devraient avoir la possibilité d'appliquer ce régime aux permis de conduire des catégories C1, C1E et C en plus des permis de conduire de catégorie B, et les permis de conduire délivrés en conséquence devraient être mutuellement reconnus entre les États membres appliquant ce champ d'application plus large au système.

(49) Le système de conduite accompagnée ne devrait pas limiter les possibilités qu'ont les États membres d'abaisser l'âge minimum requis pour la catégorie B et d'appliquer des dispositions correspondantes à l'échelle nationale.

(50) Les conditions et exigences établies dans la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil ([9]) pour conduire un autobus de la catégorie D ou DE à partir d'un certain âge après une qualification professionnelle devraient être simplifiées, sans que cette simplification se fasse au détriment de la sécurité routière.

(51) Les États membres sont encouragés à intensifier les partenariats entre les organismes d'enseignement et de formation, y compris les universités et les écoles de formation professionnelle, et les entreprises de transport et de logistique, afin de remédier à la pénurie de conducteurs professionnels dans l'Union. Le développement des apprentissages, des stages et d'autres offres éducatives ainsi que l'aide à de tels dispositifs dans le cadre de ces partenariats devraient offrir aux futurs conducteurs professionnels la possibilité de se familiariser avec les avantages et les difficultés de la profession, d'améliorer leurs compétences opérationnelles et organisationnelles ainsi que d'acquérir de l'expérience, tout en utilisant des technologies et techniques de pointe. La Commission est encouragée à soutenir les partenariats public-privé entre les écoles de formation professionnelle et les entreprises de logistique et de transport afin d'améliorer la disponibilité des conducteurs professionnels ainsi que leurs compétences, en ayant recours à des programmes de l'Union tels qu'Erasmus+.

(52) Lorsqu'ils font le point sur les sources de recettes qui existent pour faciliter la sécurité routière, il est recommandé aux États membres de faire appel aux recettes générées par les sanctions pécuniaires pour les infractions en matière de sécurité routière relevant du champ d'application de la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil ([10]) afin d'accroître la sécurité routière et d'assurer la transparence des mesures de sécurité routière.

(53) Il convient de veiller à ce que les conducteurs qui obtiennent un permis de conduire pour la première fois ne constituent pas un danger pour la sécurité routière. Pour ces conducteurs novices, il convient de prévoir une période probatoire d'une durée minimale de deux ans, au cours de laquelle des règles ou des sanctions plus strictes devraient s'appliquer à la conduite sous l'emprise de l'alcool, sans préjudice des compétences des États membres en matière de réglementation relative au comportement des conducteurs. Ces règles plus strictes pourraient comprendre une formation spécifique pour les conducteurs novices ou consister en une telle formation, dans le cadre de laquelle ils reçoivent des instructions supplémentaires sur la sensibilisation aux risques et réfléchissent à leur comportement. Des mesures spéciales visant à réduire la conduite sous l'emprise de stupéfiants parmi les conducteurs novices, et à les encourager à utiliser eux-mêmes les systèmes de sécurité requis, devraient également être mises en place. Ces mesures pourraient comprendre des règles ou des sanctions plus strictes. En cas de recours à des sanctions, celles-ci devraient être efficaces, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires, et pourraient comprendre des interdictions de conduire, ainsi que des formations spécifiques pour les conducteurs novices sur la sensibilisation aux risques. Ces mesures spéciales pourraient également consister en des efforts spécifiques ciblés en matière de contrôle de l'application et de campagnes. Les États membres devraient être autorisés à appliquer librement, sur leur territoire, des règles supplémentaires aux conducteurs novices afin d'améliorer la sécurité routière, telles qu'une deuxième période probatoire pour une catégorie de permis de conduire supplémentaire afin de tenir compte des différences quant aux risques et aux compétences requises associés à la nouvelle catégorie.

([9]) Directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (JO L 330 du 23.12.2022, p. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Les systèmes de tolérance zéro généralement appliqués à la conduite sous l'emprise de l'alcool, associés à une application ciblée de la législation, se sont révélés constituer une méthode efficace pour améliorer la sécurité routière. L'exigence d'un taux d'alcoolémie nul, en dehors des expositions accidentelles ou de celles sans incidence sur l'aptitude à la conduite, est communément perçue comme la mesure la plus efficace pour réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes. Des politiques de tolérance zéro sont également mises en place en ce qui concerne la conduite sous l'emprise de stupéfiants. Les États membres sont encouragés à maintenir et à introduire de tels systèmes de tolérance zéro généralement appliqués dans leur droit national, dans lesquels le système de période probatoire devrait constituer une mesure complémentaire ciblant la surreprésentation des conducteurs novices, principalement les jeunes dans les accidents de la circulation impliquant une conduite en état d'ivresse et une consommation de stupéfiants.

(55) Les États membres sont encouragés à inclure une formation adaptée à l'âge sur les règles de sécurité routière et une sensibilisation aux risques liés à la circulation dans leurs programmes d'enseignement primaire et secondaire, qui tienne également compte de la popularité accrue des dispositifs de mobilité individuelle tels que les vélos électriques et les trottinettes électriques. L'apprentissage des règles de base en matière de sécurité routière à un jeune âge peut contribuer à prévenir les accidents de la circulation, en favorisant la sensibilisation et en développant des comportements responsables, permettant ainsi aux citoyens dès le plus jeune âge de prendre des décisions sûres sur la base d'une solide connaissance des règles applicables et des risques. La Commission est encouragée à permettre et à soutenir les échanges de bonnes pratiques entre les États membres et leurs autorités, y compris au moyen d'un soutien financier.

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

(57) Il importe de d'établir la notion de résidence normale de manière à permettre de résoudre les problèmes qui se posent lorsqu'il n'est pas possible d'établir la résidence normale sur la base d'attaches professionnelles ou personnelles. La règle selon laquelle les permis de conduire ne peuvent être délivrés que par l'État membre de résidence normale pourrait représenter, dans certains cas, une barrière linguistique disproportionnée. Par conséquent, dans les cas où l'État membre de résidence normale ne prévoit pas la possibilité de passer des épreuves dans la langue officielle de l'État membre dont le demandeur est ressortissant, il devrait être possible que le demandeur passe l'épreuve théorique ou pratique, ou les deux, dans l'État membre de sa nationalité. Cette dérogation ne devrait pas empêcher les États membres de prendre des mesures contre les abus ou les fraudes susceptibles de se développer autour du nouvel assouplissement. Il convient d'établir des règles spécifiques pour les diplomates et leur famille, dans la mesure où les obligations professionnelles du diplomate les obligent à vivre à l'étranger pendant une période prolongée.

(58) Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Dans la mesure du possible, ils devraient avoir recours au réseau des permis de conduire de l'UE visé à l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2006/126/CE pour fournir une telle assistance. Le réseau des permis de conduire de l'UE vise à garantir la reconnaissance des documents et droits acquis ayant leur origine dans des États membres, à lutter contre la fraude documentaire et la conduite sans autorisation, à éviter la délivrance de permis de conduire multiples et à faciliter l'application des interdictions de conduire. En particulier, il convient de donner aux États membres la possibilité de vérifier systématiquement que les raisons qui ont conduit à toute annulation, tout retrait, toute suspension ou toute restriction précédemment imposés ont cessé d'exister. L'utilisation du réseau des permis de conduire de l'UE pour la mise en œuvre d'autres actes de l'Union ne devrait être autorisée que dans la mesure où il s'agit d'une utilisation explicitement prévue par la présente directive.

(59) Pour permettre l'élaboration de rapports utiles sur la mise en œuvre de la présente directive, il convient que la Commission reçoive, chaque année, des informations concernant le nombre de permis de conduire physiques et mobiles délivrés, renouvelés, remplacés, retirés et échangés, pour chaque catégorie. La Commission devrait également recevoir des statistiques sur les accidents graves de la circulation impliquant des conducteurs de 17 ans participant à un système de conduite accompagnée, dans le cadre plus large de la collecte de données sur les accidents de la circulation des conducteurs professionnels. En vue de l'élaboration de ces rapports, de l'assistance mutuelle des États membres dans la mise en œuvre de la présente directive et des efforts conjoints des États membres pour améliorer la sécurité routière en général, les États membres sont encouragés à échanger régulièrement des informations entre eux et avec la Commission sur leurs bonnes pratiques en ce qui concerne les mesures de sécurité routière liées aux conducteurs, par exemple des formations de sensibilisation aux risques, des dispositifs concernant les conducteurs novices, l'attention portée aux usagers vulnérables de la route, la formation tout au long de la vie ou le suivi de l'aptitude des conducteurs à conduire. Ces échanges peuvent s'inscrire dans le cadre d'un projet, tels que l'Observatoire européen de la sécurité routière et les échanges en matière de sécurité routière dans l'UE, ou de réunions régulières d'un groupe d'experts. Les différences de méthodes, de pratiques et de caractéristiques nationales entre les États membres constituent une source précieuse d'apprentissage mutuel et d'échange de bonnes pratiques.

(60) Les évolutions et innovations technologiques dans le domaine des véhicules à carburant de substitution, qui ont une incidence sur la masse des véhicules, continuent d'influencer le cadre réglementaire régissant les permis de conduire. Étant donné que ce cadre est techniquement complexe, il devrait évoluer d'une façon assurant la sécurité juridique et respectant le principe de neutralité technologique, en veillant à ce que les règles ne favorisent ni ne désavantagent de manière injustifiée des technologies spécifiques, mais fournissent plutôt un cadre équitable et à l'épreuve du temps. Par conséquent, la Commission devrait suivre les progrès technologiques dans le domaine des véhicules à carburant de substitution et évaluer leur incidence sur la progressivité et les équivalences entre catégories de permis de conduire, de manière à ce qu'un cadre réglementaire clair, équilibré et à jour, qui préserve la sécurité routière sans étouffer l'innovation, soit en place.

(61) Afin d'atteindre les objectifs de la présente directive, et notamment d'adapter les annexes à toute évolution technique, opérationnelle ou scientifique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des parties des annexes de la présente directive qui régissent les spécifications concernant les permis de conduire physiques, la modification de la partie des annexes de la présente directive qui fixe les spécifications concernant les permis de conduire mobiles, la modification de la partie des annexes de la présente directive qui régit les règles relatives aux codes nationaux et de l'Union applicables, la modification des annexes de la présente directive précisant certaines exigences minimales concernant la délivrance, la validité et le renouvellement des permis de conduire, et la modification des annexes établissant les normes minimales applicables aux examinateurs du permis de conduire. Il convient d'accorder cette délégation pour une période de cinq ans, étant donné que des évolutions techniques, opérationnelles et scientifiques affectant les domaines régis par ces annexes se produisent fréquemment. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([11]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(62) La Commission devrait mettre en place un groupe d'experts spécialisé sur les permis de conduire et les questions connexes, afin d'être en mesure de faire appel, chaque fois que cela est nécessaire, à un éventail d'expertises pertinentes aux fins de l'exercice de son habilitation à adopter des actes délégués, ainsi que de faciliter et d'encourager les échanges au niveau de l'Union entre les parties prenantes et les experts des États membres sur toutes les questions liées au permis de conduire, aux procédures de délivrance de permis, à l'amélioration de la sécurité routière et à la suppression des obstacles administratifs qui entravent les citoyens ou les entreprises. En particulier, le groupe d'experts devrait faciliter l'échange de bonnes pratiques sur les exigences en matière d'âge et d'aptitude pour les demandeurs de permis de conduire, sur les avantages des systèmes de permis de conduire progressif et de l'apprentissage tout au long de la vie, sur les effets des nouvelles technologies telles que le permis de conduire mobile et la conduite automatisée ou assistée, sur la facilitation de la suppression des obstacles à la libre circulation des titulaires de permis de conduire non reconnus mutuellement, tels que ceux qui s'appliquent aux engins mobiles non routiers, et sur les règles relatives à la formation et à l'examen des nouveaux conducteurs.

(63) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour fixer des dispositions détaillées concernant les caractéristiques d'interopérabilité et les mesures de sécurité à respecter par les codes QR intégrés dans les permis de conduire physiques et des dispositions concernant l'aspect visuel, l'interopérabilité, les essais, les normes de mise à jour des données et des enregistrements, ainsi que la sécurité des permis de conduire mobiles, les mesures organisationnelles concernant le traitement et la protection des données à caractère personnel, et les normes techniques et de sécurité pour l'échange des permis de conduire mobiles et les listes de confiance des émetteurs de confiance pour la vérification des permis de conduire mobiles, y compris les caractéristiques de vérification et l'interface avec les systèmes nationaux, dans la mesure du possible, en tenant également compte du cadre général et des spécifications techniques nécessaires à la reconnaissance de ces permis de conduire par les autorités de pays tiers et pour fixer un ensemble commun de règles régissant le fonctionnement du réseau des permis de conduire de l'UE, y compris les exigences opérationnelles, techniques et d'interface détaillées, afin d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes nationaux reliés au réseau des permis de conduire de l'UE, la protection des données à caractère personnel échangées par l'intermédiaire du réseau des permis de conduire de l'UE et le fonctionnement adéquat de toutes les fonctionnalités de ce réseau prévues par le droit de l'Union et le droit national. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011.

([11]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables, lorsque, dans des cas dûment justifiés liés à la prolongation de la durée de validité administrative des permis de conduire dans l'ensemble de l'Union, des raisons d'urgence impérieuses liées à un cas de crise l'exigent.

(65) Par souci de cohérence, il convient de modifier le règlement (UE) 2018/1724 et la directive (UE) 2022/2561, qui traite de certaines questions couvertes par la présente directive.

(66) Il y a lieu d'abroger la directive 2006/126/CE et le règlement (UE) nº 383/2012 de la Commission ([12]).

(67) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir réduire considérablement le nombre de victimes d'accidents de la circulation dans l'Union et de faciliter la libre circulation des citoyens en prévoyant des règles uniformes en ce qui concerne le droit de conduire et la délivrance, le renouvellement et la reconnaissance mutuelle des permis de conduire, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, puisque les règles nationales régissant la délivrance, le renouvellement, le remplacement et l'échange des permis de conduire entraîneraient des exigences si diverses que le niveau de sécurité routière et de libre circulation des citoyens prévu par les règles harmonisées ne pourrait pas être atteint, mais peuvent, en raison de la nature de la circulation routière et la nécessité d'établir des exigences minimales communes, l'être mieux au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(68) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil ([13]) et a rendu un avis le 25 avril 2023 ([14]).

(69) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs ([15]), les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive établit des règles communes concernant:

a) les modèles, normes et catégories de permis de conduire;

b) la délivrance, la validité, le renouvellement et la reconnaissance mutuelle des permis de conduire;

c) certains aspects de l'échange, du remplacement, de l'annulation, du retrait, de la suspension et de la restriction des permis de conduire;

d) certains aspects applicables aux conducteurs novices, notamment en ce qui concerne un système de conduite accompagnée et une période d'essai.

([12]) Règlement (UE) nº 383/2012 de la Commission du 4 mai 2012 établissant les prescriptions techniques relatives aux permis de conduire munis d'un support de mémoire (microprocesseur) (JO L 120 du 5.5.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) JO C 199 du 7.6.2023, p. 13.

([15]) JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

2. La présente directive ne s'applique pas:

a) aux engins mobiles non routiers au sens de l'article 3, point 1), du règlement (UE) 2025/14 du Parlement européen et du Conseil ([16]); et

b) aux véhicules à moteur à roues ou à chenilles ayant au moins deux essieux dont la fonction réside essentiellement dans leur puissance de traction, qui sont spécialement conçus pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière et dont l'utilisation pour le transport sur route de personnes ou de marchandises ou pour la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises n'est qu'accessoire.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

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

2) «permis de conduire physique», un permis de conduire se présentant sous forme physique;

3) «permis de conduire mobile», un permis de conduire se présentant sous forme numérique;

4) «véhicule à moteur», tout véhicule routier pourvu d'un moteur de propulsion, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails;

5) «véhicule à deux roues», un véhicule visé à l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil ([17]);

6) «véhicule à trois roues», un véhicule visé à l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) nº 168/2013;

7) «quadricycle léger», un véhicule visé à l'article 4, paragraphe 2, point f), du règlement (UE) nº 168/2013;

8) «motocycle», un véhicule à deux roues avec ou sans side-car, visé à l'article 4, paragraphe 2, points c) et d), du règlement (UE) nº 168/2013;

9) «tricycle motorisé», un véhicule muni de trois roues symétriques, visé à l'article 4, paragraphe 2, point e), du règlement (UE) nº 168/2013;

10) «automobile», tout véhicule à moteur servant normalement au transport sur route de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route des véhicules utilisés pour le transport des personnes ou de marchandises, y compris les trolleybus;

11) «trolleybus», tout véhicule pouvant être relié à une ligne électrique et ne circulant pas sur rails;

12) «quadricycle lourd», un véhicule visé à l'article 4, paragraphe 2, point g), du règlement (UE) nº 168/2013;

13) «autocaravane», un véhicule à usage spécial de la catégorie M visé à l'article 4 et à l'annexe I, point 5.1, du règlement (UE) 2018/858;

14) «crise», un événement exceptionnel, inattendu et soudain, naturel ou d'origine humaine, de nature et d'ampleur extraordinaires, qui se produit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union, qui a des incidences directes ou indirectes importantes sur le domaine du transport routier et qui empêche également les titulaires de permis de conduire ou les autorités nationales compétentes d'effectuer les procédures nécessaires à leur renouvellement, ou restreint considérablement la possibilité d'y parvenir.

([16]) Règlement (UE) 2025/14 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 relatif à la réception et à la surveillance du marché des engins mobiles non routiers circulant sur la voie publique et modifiant le règlement (UE) 2019/1020 (JO L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Article 3

Spécifications types de l'Union relatives au permis de conduire et à la reconnaissance mutuelle

1. Les États membres veillent à ce que leurs permis de conduire nationaux soient délivrés conformément à la présente directive et à ce qu'ils respectent les spécifications types de l'Union énoncées à l'annexe I, et d'autres critères en application de:

a) l'article 4, pour les permis de conduire physiques;

b) l'article 5, pour les permis de conduire mobiles.

2. Les États membres veillent à ce que les permis de conduire physiques et mobiles délivrés à la même personne soient pleinement équivalents en ce qui concerne les droits et les conditions selon lesquels cette personne est autorisée à conduire et en ce qui concerne leur validité administrative.

3. Sans préjudice du traitement des permis de conduire existants en cas d'échange ou de remplacement, conformément à l'article 13, paragraphes 3 et 4, les États membres n'exigent pas, comme condition préalable, que le demandeur soit en possession d'un permis de conduire physique ou mobile lors de la délivrance, du remplacement, du renouvellement ou de l'échange d'un permis de conduire sous l'autre forme.

4. Avec effet 54 mois à compter de la date d'adoption du premier des actes d'exécution conformément à l'article 5, paragraphe 7, les États membres veillent à ce que les permis de conduire mobiles soient délivrés en tant que format par défaut du permis de conduire, sans préjudice du droit du demandeur d'obtenir le permis de conduire sous forme physique ou sous les deux formes simultanément au moyen d'une seule et même demande. Après la délivrance d'un permis de conduire sous une forme, le titulaire d'un permis de conduire conserve le droit de demander la délivrance d'un permis de conduire sous l'autre forme, y compris lorsque son permis de conduire n'a pas encore expiré.

5. Les États membres peuvent délivrer des permis de conduire mobiles avant la date visée au paragraphe 4.

6. Les permis de conduire délivrés par les États membres sont mutuellement reconnus. Toutefois, les permis de conduire mobiles délivrés conformément à l'article 5 ne sont mutuellement reconnus qu'après la date prévue au paragraphe 4 du présent article.

Article 4

Permis de conduire physiques

1. Les États membres délivrent les permis de conduire physiques sur la base des spécifications types de l'Union établies à l'annexe I.

2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter les risques de falsification des permis de conduire, y compris les permis délivrés avant le 19 janvier 2013. Ils informent la Commission des mesures prises.

Les permis de conduire physiques sont protégés contre la falsification, au minimum, au moyen des spécifications types de l'Union établies à l'annexe I, partie A2. Les États membres peuvent introduire des éléments de sécurité supplémentaires.

3. Lorsque le titulaire d'un permis de conduire physique en cours de validité n'ayant pas de durée de validité administrative acquiert sa résidence normale dans un État membre autre que l'État membre de délivrance, l'État membre d'accueil peut, à partir de deux ans à compter de la date à laquelle le titulaire a établi sa résidence normale sur son territoire, appliquer les périodes de validité administrative prévues à l'article 10, paragraphe 2, en renouvelant le permis de conduire.

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

5. Les États membres peuvent décider d'incorporer une puce électronique dans le permis de conduire physique. Lorsqu'un État membre décide d'incorporer une puce électronique dans son permis de conduire physique, il peut également décider, lorsque sa législation nationale relative au permis de conduire le prévoit, de stocker sur cette puce électronique des données supplémentaires en sus de celles qui sont prévues à l'annexe I, partie D.

Lorsque les États membres prévoient l'incorporation d'une puce électronique dans le permis de conduire physique, ils appliquent, au minimum, les exigences techniques pertinentes établies à l'annexe I, parties B à B4. Les États membres peuvent introduire des éléments de sécurité supplémentaires.

Lorsque les États membres adoptent une décision d'incorporer une puce électronique dans les permis de conduire physiques qu'ils délivrent, ou lorsqu'ils modifient cette décision par la suite, ils en informent la Commission dans un délai de trois mois à compter de l'adoption de la décision pertinente. Les États membres qui ont déjà incorporé une puce électronique dans leur permis de conduire physique en informent la Commission au plus tard le 26 février 2026.

6. Les États membres peuvent décider d'incorporer, dans l'espace réservé à la puce électronique sur les permis de conduire physiques qu'ils délivrent, un code QR au lieu ou en plus de la puce électronique. Le code QR rend possible la vérification de l'authenticité des informations mentionnées sur le permis de conduire physique.

Les États membres informent la Commission de toute mesure visant à l'introduction d'un code QR sur leur permis de conduire et de toute modification ultérieure d'une telle mesure, dans un délai de trois mois à compter de leur adoption.

La Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant les éléments d'interopérabilité et les mesures de sécurité à respecter par les codes QR incorporés dans les permis de conduire physiques. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 26, paragraphe 2.

7. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel nécessaires à la vérification des informations consignées sur le permis de conduire physique ne soient pas conservées par le vérificateur, à moins que cette conservation soit autorisée par le droit de l'Union ou le droit national, et à ce que l'autorité qui a délivré le permis de conduire ne soit pas informée de la vérification.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 25 en vue de modifier l'annexe I, parties A1 et A2, B à B4 et D, lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques.

Article 5

Permis de conduire mobiles

1. Les États membres délivrent les permis de conduire mobiles sur la base des spécifications types de l'Union établies à l'annexe I, partie C.

2. Chaque État membre veille à ce que les permis de conduire mobiles qu'il délivre puissent être récupérés gratuitement par voie électronique par les personnes qui en sont titulaires.

Les permis de conduire mobiles sont délivrés aux titulaires pour être utilisés avec les portefeuilles européens d'identité numérique en tant qu'attestations électroniques d'attributs, conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil ([18]).

3. Les États membres veillent à ce que les permis de conduire mobiles ne contiennent pas de données autres que celles visées à l'annexe I, partie D, et que des données à caractère personnel autres que celles nécessaires à la vérification des droits de conduire du titulaire ne soient pas traitées par le vérificateur aux fins de la vérification.

4. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel nécessaires à la vérification des droits de conduire du titulaire du permis de conduire mobile ne soient pas conservées par le vérificateur, à moins que cette conservation soit autorisée par le droit de l'Union ou le droit national.

5. Les États membres communiquent à la Commission une liste des émetteurs de permis de conduire mobiles, et tiennent cette liste à jour. La Commission met ces listes à la disposition du public par l'intermédiaire d'un canal sécurisé et sous une forme portant une signature électronique ou un cachet électronique adaptée au traitement automatisé.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 25 en vue de modifier l'annexe I, partie C, lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques.

([18]) Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Au plus tard le 26 novembre 2026, la Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant l'aspect visuel, l'interopérabilité, les essais, les normes de mise à jour des données et des enregistrements, ainsi que la sécurité des permis de conduire mobiles, les mesures organisationnelles concernant le traitement et la protection des données à caractère personnel, et les normes techniques et de sécurité pour l'échange et les listes de confiance des émetteurs de confiance des permis de conduire mobiles pour la vérification des permis de conduire mobiles, y compris les caractéristiques de vérification et l'interface avec les systèmes nationaux. La Commission tient compte, dans la mesure du possible, du cadre général et des spécifications techniques nécessaires à la reconnaissance de ces permis de conduire par les autorités de pays tiers. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 26, paragraphe 2.

Article 6

Catégories de permis de conduire

1. Le permis de conduire habilite le titulaire à conduire des véhicules à moteur selon la catégorisation suivante:

a) cyclomoteurs:

catégorie AM:

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

— quadricycles légers;

b) motocycles et tricycles motorisés:

i) catégorie A1:

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

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

ii) catégorie A2:

— motocycles d'une puissance nette maximale n'excédant pas 35 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et n'étant pas dérivés d'un véhicule dont la puissance nette dépasse 70 kW;

iii) catégorie A:

— motocycles;

— tricycles motorisés d'une puissance nette maximale supérieure à 15 kW;

les véhicules à moteur des catégories visées au point a) et au présent point peuvent tracter une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas la moitié de la masse à vide du véhicule tracteur. Les États membres peuvent appliquer des conditions supplémentaires aux permis de conduire qu'ils délivrent, sur la base de considérations liées à la sécurité routière;

c) automobiles:

i) catégorie B1:

— quadricycles lourds;

la catégorie B1 est facultative; dans les États membres qui ne prévoient pas cette catégorie de permis de conduire, un permis de conduire de catégorie B est exigé pour ces véhicules. Ces États membres peuvent refuser d'échanger un permis de conduire pour la catégorie B1.

Les États membres peuvent également décider d'introduire cette catégorie, pour la conduite sur leur territoire, exclusivement pour les véhicules visés à l'article 9, paragraphe 4, premier alinéa, point c), dans les conditions prévues audit paragraphe et sous réserve des exigences supplémentaires selon lesquelles le conducteur est âgé de moins de 21 ans au moment où le permis de conduire est délivré et le permis de conduire pour cette catégorie expire lorsque le titulaire atteint l'âge de 21 ans. Lorsqu'un État membre décide de le faire, il appose le code 60.03 de l'Union, fixé à l'annexe I, partie E, sur le permis de conduire;

ii) catégorie B:

— automobiles dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg et conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur;

— les automobiles de cette catégorie peuvent tracter une remorque de la catégorie O_1 visée à l'article 4, paragraphe 1, point c) i), du règlement (UE) 2018/858.

Sans préjudice des règles en matière de réception par type applicables aux véhicules concernés, une remorque de la catégorie O_2 visée à l'article 4, paragraphe 1, point c) ii), du règlement (UE) 2018/858 peut être attelée aux automobiles de cette catégorie, sous réserve que la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 4 250 kg. Si la masse de cet ensemble dépasse 3 500 kg, les États membres, conformément à l'annexe V, exigent qu'il puisse être conduit uniquement:

— après une formation, ou

— après la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les États membres peuvent également exiger à la fois une formation et la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

À condition que cette formation ait été suivie ou que cette épreuve ait été réussie, ou les deux, conformément à l'annexe V, et sans préjudice des règles en matière de réception par type applicables aux véhicules concernés, les automobiles de cette catégorie peuvent être:

— une autocaravane dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser 4 250 kg, y compris couplée à une remorque, si la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 5 000 kg;

— sous réserve d'une autorisation d'un État membre conformément aux conditions prévues à l'article 9, paragraphe 4, point d), un véhicule d'urgence à moteur utilisé aux fins du maintien de la sécurité et de l'ordre publics, y compris par la fourniture d'une assistance immédiate en cas d'urgence naturelle ou d'origine humaine, tel que les véhicules de police, les ambulances, les véhicules de protection civile et de sauvetage, ou les véhicules des sapeurs-pompiers, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser, y compris lorsqu'ils sont couplés à une remorque, 5 000 kg; ou

— une automobile à carburant de substitution relevant de l'équivalence visée à l'article 9, paragraphe 2, point j), couplée à une remorque, qui ne relève pas déjà du deuxième tiret, si la masse maximale autorisée de cet ensemble excède 4 250 kg sans dépasser 5 000 kg.

Les États membres indiquent sur le permis de conduire, au moyen du code de l'Union correspondant fixé à l'annexe I, partie E, l'habilitation à conduire un tel ensemble, une telle autocaravane ou un tel véhicule d'urgence;

iii) catégorie BE:

— sans préjudice des règles en matière de réception par type applicables aux véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque ou d'une semi-remorque des catégories de masse O_1 ou O_2 telles qu'elles sont établies à l'article 4, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) 2018/858;

iv) catégorie C1:

— automobiles autres que celles des catégories D1 ou D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser 7 500 kg et qui sont conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur;

— les automobiles de cette catégorie peuvent tracter une remorque de la catégorie O_1 visée à l'article 4, paragraphe 1, point c) i), du règlement (UE) 2018/858;

v) catégorie C1E:

— sans préjudice des règles en matière de réception par type applicables aux véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C1 et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg;

— sans préjudice des règles en matière de réception par type applicables aux véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg;

vi) catégorie C:

— automobiles autres que celles des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg et qui sont conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur;

— les automobiles de cette catégorie peuvent être attelées à une remorque de la catégorie O_1 visée à l'article 4, paragraphe 1, point c) i), du règlement (UE) 2018/858;

vii) catégorie CE:

— sans préjudice des règles en matière de réception par type applicables aux véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg;

viii) catégorie D1:

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

— les automobiles de cette catégorie peuvent être attelées à une remorque de la catégorie O_1 visée à l'article 4, paragraphe 1, point c) i), du règlement (UE) 2018/858;

ix) catégorie D1E:

— sans préjudice des règles en matière de réception par type applicables aux véhicules concernés, 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 kg;

x) catégorie D:

— automobiles conçues et construites pour le transport de plus de huit passagers outre le conducteur;

— les automobiles de cette catégorie peuvent être attelées à une remorque de la catégorie O_1 visée à l'article 4, paragraphe 1, point c) i), du règlement (UE) 2018/858;

xi) catégorie DE:

— sans préjudice des règles en matière de réception par type applicables aux véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.

2. Les États membres peuvent exclure de l'application du présent article certains types spécifiques de véhicules à moteur, y compris les véhicules spéciaux pour les personnes handicapées, sous réserve de l'accord préalable de la Commission, qui est fondé sur une évaluation de l'incidence de l'exclusion proposée sur la sécurité routière.

Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les types de véhicules utilisés par les forces armées ou les organes de défense civile ou qui sont sous le contrôle de ceux-ci. Ils en informent la Commission.

Article 7

Âges minimaux

1. L'âge minimum d'un demandeur auquel un permis de conduire peut être délivré est le suivant:

a) 16 ans pour les catégories AM, A1 et B1;

b) 18 ans pour les catégories A2, B, BE, C1 et C1E;

c) en ce qui concerne la catégorie A:

i) 20 ans pour les motocycles. Toutefois, un minimum de deux ans d'expérience préalable de conduite de motocycles sous couvert d'un permis de conduire de catégorie A2 est nécessaire avant de pouvoir conduire des motocycles de la présente catégorie. Cette exigence de deux ans d'expérience préalable peut être levée si le demandeur est âgé de 24 ans au moins;

ii) 21 ans pour les tricycles motorisés d'une puissance supérieure à 15 kW;

d) 21 ans pour les catégories C, CE, D1 et D1E;

e) 18 ans pour les catégories C et CE, à condition que le conducteur soit titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP) tel que visé à l'article 6, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2561;

f) 24 ans pour les catégories D et DE;

g) 21 ans pour les catégories D et DE, à condition que le conducteur soit titulaire d'un CAP tel que visé à l'article 6, paragraphe 1 ou 2, de la directive (UE) 2022/2561.

2. Les États membres peuvent relever ou abaisser l'âge minimum requis pour la délivrance d'un permis de conduire:

a) pour la catégorie AM, cet âge peut être abaissé à 14 ans ou relevé au maximum à 18 ans;

b) pour la catégorie B1, cet âge peut être relevé au maximum à 18 ans.

Pour la catégorie B1, les États membres peuvent néanmoins, sous réserve de l'accord préalable de la Commission, abaisser l'âge minimum à 15 ans pour la délivrance d'un permis de conduire limité à leur territoire, pour les véhicules visés à l'article 9, paragraphe 4, point c), et dans les conditions précisées à l'article 6, paragraphe 1, point c) i), deuxième alinéa;

c) pour la catégorie A1, cet âge peut être relevé au maximum à 18 ans, à condition que les deux conditions suivantes soient remplies:

i) deux ans au moins séparent l'âge minimum pour la catégorie A1 et l'âge minimum pour la catégorie A2;

ii) un minimum de deux ans d'expérience de conduite de motocycles de la catégorie A2 est exigé avant de pouvoir conduire des motocycles de la catégorie A, comme indiqué au paragraphe 1, point c) i);

d) pour les catégories B et BE, cet âge peut être abaissé à 17 ans;

e) pour les catégories D1, D1E, D et DE, cet âge peut être abaissé à 18 ans, à condition que les conditions suivantes soient remplies:

i) le conducteur est titulaire d'un CAP tel que visé à l'article 6, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2561;

ii) pour les catégories D et DE uniquement, le conducteur est soumis aux restrictions énoncées à l'article 5, paragraphe 3, troisième alinéa, de la directive (UE) 2022/2561, ou lorsqu'il ne conduit ces véhicules que sans passagers;

f) pour les catégories D et DE, cet âge peut être abaissé à 20 ans, à condition que le conducteur soit titulaire d'un CAP tel que visé à l'article 6, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2561.

3. Les États membres peuvent abaisser l'âge minimum requis à 18 ans pour la catégorie C, et à 21 ans pour la catégorie D en ce qui concerne:

a) les véhicules d'urgence à moteur utilisés aux fins du maintien de la sécurité et de l'ordre publics, y compris par la fourniture d'une assistance immédiate en cas d'urgence naturelle ou d'origine humaine, tels que les véhicules de police, les ambulances, les véhicules de protection civile et de sauvetage et les véhicules des sapeurs-pompiers;

b) les véhicules soumis à un essai sur route à des fins de réparation ou d'entretien.

4. Les permis de conduire délivrés conformément aux paragraphes 2 et 3 ne sont valables que sur le territoire de l'État membre qui les a délivrés tant que le titulaire du permis de conduire n'a pas atteint l'âge minimum prévu au paragraphe 1, après quoi ils sont valables dans l'ensemble de l'Union.

Les États membres peuvent reconnaître la validité sur leur territoire de permis de conduire délivrés à des conducteurs n'ayant pas atteint l'âge minimum prévu au paragraphe 1. Toutefois, ils ne reconnaissent pas la validité de permis de conduire délivrés en vertu du paragraphe 2, points b), e) et f).

Les États membres peuvent reconnaître mutuellement la validité sur leurs territoires respectifs de permis de conduire délivrés à des conducteurs n'ayant pas atteint les âges minimaux prévus au paragraphe 3, point a).

Article 8

Conditions et restrictions

1. Dans le cas où les États membres délivrent un permis de conduire soumis à conditions, ils indiquent ces conditions sur le permis de conduire au moyen des codes de l'Union pertinents fixés à l'annexe I, partie E. Ils peuvent également utiliser des codes nationaux pour indiquer les conditions non couvertes par l'annexe I, partie E. Dans ce cas, ils en informent la Commission en temps utile et lui fournissent des précisions sur ces codes nationaux et sur les cas dans lesquels ils sont utilisés, aussi bien dès l'entrée en vigueur de la présente directive qu'en cas d'ajouts ou de modifications ultérieurs concernant ces codes nationaux.

Si, en raison d'un handicap physique du conducteur, un permis de conduire lui est délivré uniquement pour certains types de véhicules ou uniquement pour des véhicules adaptés afin de compenser ce handicap physique, l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements prévue à l'article 10, paragraphe 1, est réalisée sur un tel véhicule. Les États membres adoptent les dispositions nécessaires pour permettre aux personnes atteintes d'un handicap physique de passer leur test dans un véhicule adapté à leur handicap physique.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 25 en vue de modifier l'annexe I, partie E, lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques.

Article 9

Progressivité et équivalences entre catégories

1. Le permis de conduire des catégories BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D et DE n'est délivré qu'aux conducteurs déjà autorisés à conduire des véhicules à moteur de la catégorie B.

2. La validité du permis de conduire est fixée comme suit:

a) les permis de conduire délivrés pour les catégories C1E, CE, D1E ou DE sont valables pour les ensembles de véhicules couplés de la catégorie BE;

b) les permis de conduire délivrés pour la catégorie CE sont également valables pour la catégorie DE, si leurs titulaires sont autorisés à conduire des véhicules de la catégorie D;

c) les permis de conduire délivrés pour la catégorie C1E ou CE sont également valables pour la catégorie D1E, si leurs titulaires sont autorisés à conduire des véhicules de la catégorie D1;

d) les permis de conduire délivrés pour les catégories CE et DE sont également valables pour les catégories C et C1, et D et D1, respectivement;

e) les permis de conduire délivrés pour les catégories CE et DE sont également valables pour les ensembles de véhicules couplés des catégories C1E et D1E, respectivement;

f) les permis de conduire délivrés pour les catégories C1E et D1E sont également valables pour les catégories C1 et D1, respectivement;

g) les permis de conduire délivrés pour toute catégorie sont également valables pour les véhicules à moteur de la catégorie AM. Toutefois, pour les permis de conduire délivrés sur son territoire, un État membre peut limiter les équivalences de la catégorie AM aux permis de conduire des catégories A1, A2 et A, si ledit État membre subordonne l'obtention d'un permis de conduire de la catégorie AM à la réussite d'une épreuve pratique;

h) les permis de conduire délivrés pour la catégorie A2 sont également valables pour la catégorie A1;

i) les permis de conduire délivrés pour les catégories A, B, C ou D sont également valables pour les catégories A1 et A2, B1, C1 et D1, respectivement;

j) deux ans après la première délivrance d'un permis de conduire de catégorie B, celui-ci est également valable pour la conduite de véhicules à moteur, y compris les véhicules d'urgence à moteur utilisés aux fins du maintien de la sécurité et de l'ordre publics, y compris par la fourniture d'une assistance immédiate en cas d'urgence naturelle ou d'origine humaine, tels que les véhicules de police, les ambulances, les véhicules de protection civile et de sauvetage, ou les véhicules des sapeurs-pompiers, alimentés totalement ou partiellement par des carburants de substitution tels que définis à l'article 2 de la directive 96/53/CE, et qui ont fait l'objet d'une réception au titre du règlement (UE) 2018/858, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser 4 250 kg. Lorsque la condition prévue à l'article 6, paragraphe 1, point c) ii), de la présente directive est remplie, ces véhicules peuvent être attelés à une remorque, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 5 000 kg. Les autocaravanes ne sont pas couvertes par l'équivalence visée au présent point;

k) deux ans après la première délivrance d'un permis de conduire de catégorie BE, celui-ci est également valable pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés composé d'un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par des carburants de substitution tels que définis à l'article 2 de la directive 96/53/CE, et qui a fait l'objet d'une réception au titre du règlement (UE) 2018/858, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser 4 250 kg, en tant que véhicule tracteur, et d'une remorque ou d'une semi-remorque des catégories de masse O_1 ou O_2 établies à l'article 4, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) 2018/858.

3. Les États membres peuvent accorder, pour la conduite sur leurs territoires respectifs, les équivalences suivantes:

a) tricycles motorisés en vertu d'un permis de conduire de catégorie B, pour les tricycles motorisés d'une puissance nette maximale dépassant 15 kW, à condition que le titulaire du permis de conduire de catégorie B soit âgé d'au moins 21 ans;

b) motocycles de la catégorie A1 en vertu d'un permis de conduire de catégorie B.

Les équivalences prévues au premier alinéa sont mutuellement reconnues par les États membres qui les ont accordées.

Les États membres indiquent sur le permis de conduire que le titulaire est habilité à conduire les véhicules visés au premier alinéa uniquement au moyen des codes de l'Union correspondants fixés à l'annexe I, partie E.

Les États membres informent sans délai la Commission des équivalences visées au premier alinéa qui sont accordées sur leur territoire, en incluant les codes nationaux qui étaient utilisés avant le 25 novembre 2025. La Commission met ces informations à la disposition des États membres.

4. Les États membres peuvent autoriser la conduite sur leur territoire des catégories de véhicules suivantes:

a) véhicules de la catégorie D1 d'une masse maximale autorisée de 3 500 kg, à l'exclusion des équipements spécialisés destinés au transport de passagers handicapés, par les conducteurs âgés de plus de 21 ans titulaires d'un permis de conduire de catégorie B, au moins deux ans après la première délivrance de ce permis de conduire au conducteur et à condition que ces véhicules soient utilisés par des entités non commerciales à des fins sociales et que le conducteur fournisse ses services à titre bénévole;

b) véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg, par les conducteurs âgés de plus de 21 ans titulaires d'un permis de conduire de catégorie B, au moins deux ans après la première délivrance de ce permis de conduire au conducteur, pour autant que ces véhicules remplissent toutes les conditions suivantes:

i) ils sont destinés à être utilisés, à l'arrêt, uniquement à des fins d'instruction ou de recréation;

ii) ils sont utilisés par des entités non commerciales à des fins sociales;

iii) ils ont été modifiés de façon à ne pouvoir être utilisés ni pour le transport de plus de neuf personnes ni pour le transport de biens autres que ceux strictement nécessaires aux fins visées aux points i) et ii);

c) véhicules de la catégorie B d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 2 500 kg et d'une vitesse maximale limitée par des moyens techniques à 45 km/h, par les conducteurs âgés de moins de 21 ans titulaires d'un permis de conduire de catégorie B1, qui a été délivré aux conditions prévues à l'article 6, paragraphe 1, point c) i), deuxième alinéa, et, le cas échéant, à l'article 7, paragraphe 2, point b);

d) véhicules à moteur utilisés aux fins du maintien de la sécurité et de l'ordre publics, y compris par la fourniture d'une assistance immédiate en cas d'urgence naturelle ou d'origine humaine, tels que les véhicules de police, les ambulances, les véhicules de protection civile et de sauvetage, ou les véhicules des sapeurs-pompiers, dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser 5 000 kg, qui peuvent être attelés à une remorque lorsque la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 5 000 kg, par les conducteurs ayant atteint l'âge de 20 ans, titulaires d'un permis de conduire de catégorie B, ayant suivi la formation ou réussi l'épreuve, ou les deux, requis à l'article 6, paragraphe 1, point c) ii), et qui conduisent le véhicule d'urgence uniquement aux fins auxquelles il est destiné, y compris les déplacements nécessaires à des fins d'entretien et d'essai.

Lorsque les États membres indiquent sur le permis de conduire que le titulaire est habilité à conduire les véhicules visés au premier alinéa, points a) et b), ils le font uniquement au moyen des codes nationaux correspondants.

Les États membres peuvent, temporairement ou pour une durée indéterminée, reconnaître mutuellement la validité sur leurs territoires respectifs des permis de conduire délivrés en vertu du premier alinéa, point d).

Les États membres informent la Commission de toute autorisation accordée conformément au présent paragraphe.

5. Les États membres ont le droit d'autoriser la conduite, sur leur territoire, de véhicules de la catégorie D ou D1 par les titulaires d'un permis de conduire délivré pour la catégorie C, à condition qu'aucune autre personne ne soit transportée dans le véhicule et que le conducteur soit une personne qui:

a) effectue un contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil ([19]), dans un rayon de 5 km autour du centre de contrôle, ou

b) est un mécanicien d'un atelier de réparation de véhicules effectuant une conduite d'essai, dans un rayon de 5 km autour de l'atelier de réparation, une fois que le véhicule a été réparé ou à des fins d'entretien ou d'inspection, selon le cas.

Lorsqu'il quitte le centre de contrôle ou l'atelier de réparation, le titulaire du permis de conduire de catégorie C est en mesure de prouver, lors de toute inspection, que le véhicule est conduit aux fins d'un contrôle technique tel que visé au point a) ou d'une conduite d'essai telle que visée au point b). Les États membres informent la Commission de toute autorisation accordée conformément au présent paragraphe.

([19]) Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Article 10

Délivrance, validité et renouvellement

1. Le permis de conduire n'est délivré qu'aux demandeurs qui remplissent les conditions suivantes:

a) ils ont réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et une épreuve théorique, conformément à l'annexe II, et répondent à des normes minimales d'aptitude physique et mentale à la conduite, conformément à l'annexe III;

b) en ce qui concerne la catégorie AM, ils ont réussi seulement une épreuve théorique; les États membres peuvent néanmoins imposer aux demandeurs la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et appliquer l'article 11 en ce qui concerne cette catégorie.

Pour les tricycles et les quadricycles qui relèvent de cette catégorie, les États membres peuvent imposer une épreuve spécifique de contrôle des aptitudes et des comportements. Afin de distinguer entre les véhicules de la catégorie AM, un code national peut être inscrit sur le permis de conduire;

c) en ce qui concerne la catégorie A2 ou A, et à condition qu'ils aient acquis une expérience minimale de deux ans de la conduite d'un motocycle de catégorie A1 ou A2 respectivement:

i) ils ont réussi seulement une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements; ou

ii) ils ont suivi une formation conformément à l'annexe VI;

d) ils ont suivi une formation ou ont réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements, ou ont suivi une formation et réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements conformément à l'annexe V en ce qui concerne la catégorie B pour la conduite d'un ensemble de véhicules, d'une autocaravane ou d'un véhicule d'urgence visés à l'article 6, paragraphe 1, point c) ii);

e) ils ont leur résidence normale sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire, relèvent des exceptions prévues à l'article 20, paragraphe 3 ou 4, ou peuvent prouver que, au moment du dépôt de la demande, ils y faisaient des études depuis au moins six mois.

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

a) 15 ans pour les catégories AM, A1, A2, A, B, B1 et BE. Les États membres peuvent réduire cette durée à 10 ans dans le cas où leur droit national autorise l'utilisation du permis de conduire également comme document d'identification personnel;

b) cinq ans pour les catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E.

Le renouvellement d'un permis de conduire peut déclencher le commencement d'une nouvelle période de validité administrative pour une ou plusieurs catégories que le titulaire est autorisé à conduire, dans la mesure où cela est conforme à la présente directive.

La présence d'une puce électronique ou d'un code QR en application de l'article 4, paragraphes 5 et 6 respectivement, n'est pas une condition de validité d'un permis de conduire. La perte ou l'illisibilité d'une puce électronique ou d'un code QR, ou tout autre dommage subi par l'une ou par l'autre, n'a aucun effet sur la validité du document.

Les États membres peuvent, dans le but d'améliorer la sécurité routière, limiter la durée de validité administrative des permis de conduire, pour toute catégorie de véhicule, délivrés aux conducteurs novices afin de pouvoir appliquer des mesures spécifiques à ces conducteurs.

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

Les États membres limitent la durée de validité administrative de permis de conduire dans des cas individuels conformément à l'article 6, paragraphe 1, point c) i), deuxième alinéa. Le permis de conduire ainsi limité n'est pas renouvelable.

Les États membres peuvent réduire les durées de validité administrative prévues au premier alinéa pour les permis de conduire dont les titulaires résident sur leur territoire et ont atteint l'âge de 65 ans afin d'exiger que des contrôles médicaux, des autoévaluations ou d'autres mesures spécifiques, y compris des cours de remise à niveau, soient mis en œuvre plus fréquemment. Cette durée réduite de validité administrative n'est appliquée qu'à l'occasion du renouvellement du permis de conduire.

Les États membres peuvent réduire la durée de validité administrative visée au présent paragraphe des permis de conduire des personnes qui ont obtenu un titre de séjour temporaire ou qui bénéficient sur leur territoire d'une protection temporaire ou d'une protection adéquate en vertu du droit national.

3. Le renouvellement du permis de conduire à l'expiration de sa validité administrative est subordonné aux deux conditions suivantes:

a) le maintien du respect par le demandeur du renouvellement des normes minimales d'aptitude physique et mentale à la conduite énoncées à l'annexe III;

b) le fait que la résidence normale du demandeur du renouvellement se trouve sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire, le fait que le demandeur du renouvellement relève des exceptions prévues à l'article 20, paragraphe 3, ou la preuve que le demandeur du renouvellement y faisait des études au cours des six derniers mois au moins au moment du dépôt de la demande.

4. Sans préjudice des lois pénales et des lois de police nationales, les États membres peuvent appliquer à la délivrance du permis de conduire les dispositions de leur réglementation nationale concernant des conditions autres que celles énoncées dans la présente directive. Ils en informent la Commission.

5. Aucune personne ne peut être titulaire de plus d'un permis de conduire. Un permis de conduire mobile peut toutefois être affiché simultanément sur plusieurs appareils mobiles.

Les États membres refusent de délivrer un permis de conduire si le demandeur est déjà titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre.

Les États membres prennent les mesures nécessaires à l'application du deuxième alinéa. Les mesures nécessaires concernant la délivrance, le remplacement, le renouvellement ou l'échange d'un permis de conduire comprennent, lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner que le demandeur est déjà titulaire d'un autre permis de conduire, la vérification auprès des autres États membres du fait que le demandeur est titulaire d'un autre permis de conduire. À cette fin, les États membres utilisent le réseau des permis de conduire de l'UE.

Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 6, l'État membre qui délivre un permis de conduire fait diligence en vue de s'assurer que l'intéressé remplit les exigences prévues au paragraphe 1 du présent article et applique ses dispositions nationales en matière d'annulation du permis de conduire ou du droit de conduire s'il est établi qu'un permis de conduire donné a été délivré sans que ces exigences aient été respectées.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 25 en vue de modifier les annexes II, III, V et VI lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques.

Article 11

Respect des normes minimales d'aptitude physique et mentale

1. Avant qu'un permis de conduire ne soit délivré pour la première fois, les États membres veillent à ce que les demandeurs se soumettent à un examen médical dans le cadre duquel les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale couvrant toutes les pathologies visées à l'annexe III sont appliquées. Cela ne s'applique à la délivrance des permis de conduire de la catégorie AM que si l'État membre concerné l'exige conformément à l'article 10, paragraphe 1, point b). Un examen médical est toutefois requis en ce qui concerne les demandes de permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, D1, DE ou D1E, indépendamment de la réalisation d'un examen médical pour une autre catégorie.

2. Avant le renouvellement d'un permis de conduire, les demandeurs au renouvellement se soumettent à un examen médical couvrant les pathologies énoncées à l'annexe III. Cela ne s'applique au renouvellement des permis de conduire de la catégorie AM que si l'État membre concerné l'exige conformément à l'article 10, paragraphe 1, point b).

3. Nonobstant les paragraphes 1 et 2, et sauf indication contraire dans l'annexe III, par exemple dans le cas de l'évaluation approprié de la vue pour les demandeurs de permis de conduire conformément à l'annexe III, point 3, les États membres peuvent, pour les catégories AM, A, A1, A2, B, B1 et BE, en lieu et place d'un examen médical, appliquer l'une des mesures alternatives suivantes ou les deux:

a) exiger du demandeur ou du titulaire du permis de conduire qu'il remplisse, lorsqu'il demande la délivrance ou le renouvellement d'un permis de conduire, un formulaire d'autoévaluation couvrant toutes les pathologies énoncées à l'annexe III; ou

b) mettre en place un système national d'évaluation de l'aptitude à la conduite permettant une réaction aux modifications importantes de l'aptitude physique ou mentale afin de garantir la conformité aux normes minimales d'aptitude physique et mentale énoncées à l'annexe III, après la délivrance d'un permis de conduire au demandeur à la suite d'un examen médical ou d'une autoévaluation.

4. Les États membres peuvent prévoir des mesures appropriées pour remédier au non-respect de l'obligation de remplir un formulaire d'autoévaluation, à la communication délibérée d'informations inexactes ou incomplètes dans l'autoévaluation ou au non-respect de toute exigence établie conformément au paragraphe 3, point b).

5. Les États membres peuvent appliquer la mesure alternative visée au paragraphe 3, point b), de manière à permettre le suivi de l'aptitude à la conduite pendant les périodes de validité administrative.

6. Si, sur la base des informations obtenues au titre des différentes mesures alternatives énoncées au paragraphe 3, il apparaît que le demandeur ou le titulaire du permis de conduire souffre probablement d'une ou de plusieurs des pathologies énumérées à l'annexe III, les États membres veillent à ce que le demandeur ou le titulaire du permis de conduire se soumette à un examen médical avant que les États membres délivrent ou renouvellent le permis de conduire.

7. Le présent article n'empêche pas les États membres de prendre des mesures pour sensibiliser le secteur de la santé et les titulaires de permis de conduire et améliorer leurs connaissances concernant les normes minimales d'aptitude physique et mentale à la conduite énoncées à l'annexe III.

Si les États membres adoptent des lignes directrices visant à aider les médecins à identifier les titulaires de permis de conduire qui ne répondent plus aux normes minimales d'aptitude physique et mentale à la conduite, ils en informent la Commission. La Commission met ces lignes directrices à la disposition des autres États membres.

Si les États membres conçoivent des campagnes de sensibilisation du grand public pour informer les citoyens des problèmes de santé mentale ou physique pouvant compromettre l'aptitude à la conduite, ils en informent la Commission. La Commission met ces informations à la disposition des autres États membres.

8. Les normes fixées par les États membres pour la délivrance ou pour tout renouvellement ultérieur d'un permis de conduire peuvent être plus sévères que celles énoncées à l'annexe III.

Article 12

Prolongation de la validité en cas de crise

1. En cas de crise, les États membres peuvent prolonger la durée de validité administrative des permis de conduire qui arriveraient sans cela à expiration, pour une période maximale de six mois. La prolongation peut être renouvelée si la crise persiste.

2. Toute prolongation de ce type est dûment justifiée et notifiée immédiatement à la Commission. La Commission publie immédiatement ces informations au *Journal officiel de l'Union européenne*. Les États membres reconnaissent la validité des permis de conduire dont la durée de validité administrative a été prolongée en vertu du présent article.

3. Pour des raisons d'urgence impérieuse dûment justifiées liées à la crise visée au paragraphe 1 qui touche deux ou plusieurs États membres, la Commission peut adopter des actes d'exécution immédiatement applicables afin de prolonger la durée de validité administrative de l'ensemble ou de certaines catégories de permis de conduire qui arriveraient sans cela à expiration. Cette prolongation n'excède pas six mois et peut être renouvelée si la crise persiste. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure visée à l'article 26, paragraphe 3.

4. Lorsqu'un État membre n'est pas et n'est pas susceptible d'être touché par des difficultés rendant impossible le renouvellement des permis de conduire en raison de la crise touchant deux ou plusieurs États membres visée au paragraphe 3, ou lorsqu'il a pris des mesures nationales appropriées pour atténuer les effets de la crise, cet État membre peut, après en avoir informé la Commission, décider de ne pas appliquer la prolongation introduite par l'acte d'exécution visé au paragraphe 3. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 13

Échange et remplacement des permis de conduire délivrés par les États membres

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 à l'État membre de résidence normale d'échanger son permis de conduire contre un permis de conduire équivalent. L'État membre auquel il est demandé de procéder à l'échange vérifie pour quelle(s) catégorie(s) le permis de conduire dont l'échange est demandé est encore valable.

2. Sous réserve du principe de territorialité des lois pénales et des lois 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 l'annulation, le retrait, la suspension ou la restriction du droit de conduire et, si nécessaire, peut procéder à ces fins à l'échange de ce permis de conduire.

3. L'État membre qui procède à l'échange d'un permis de conduire physique renvoie l'ancien permis de conduire aux autorités de l'État membre de délivrance et communique les motifs de cet échange.

L'État membre qui procède à l'échange d'un permis de conduire mobile en informe les autorités de l'État membre de délivrance et communique les motifs de cet échange. L'État membre de délivrance veille à ce que l'ancien permis de conduire mobile ne puisse plus être affiché sur l'appareil électronique utilisé à cette fin par le titulaire du permis de conduire. Les États membres utilisent le réseau des permis de conduire de l'UE à des fins de communication.

4. Les remplacements de permis de conduire physiques endommagés, perdus ou volés et les remplacements de permis de conduire physiques ou mobiles qui ont fait l'objet d'une utilisation frauduleuse peuvent être obtenus uniquement auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel le titulaire du permis de conduire a sa résidence normale ou de l'État membre de délivrance s'il est fait application de l'article 20, paragraphe 3. Ces autorités procèdent au remplacement sur la base des renseignements qu'elles détiennent ou, s'il y a lieu, sur la base d'une attestation des autorités compétentes de l'État membre ayant délivré le permis de conduire original. Si un permis de conduire a été remplacé par un État membre autre que l'État membre de délivrance et que le permis de conduire remplacé est toujours en la possession du titulaire ou peut être présenté par le titulaire du permis de conduire en question, les procédures énoncées au paragraphe 3 s'appliquent.

Article 14

Attestation du droit de conduire pendant l'échange ou le remplacement

Pendant le remplacement ou l'échange d'un permis de conduire, l'État membre procédant au remplacement ou à l'échange veille à ce que les autorités compétentes des États membres soient en mesure de vérifier la validité des droits de conduire du titulaire du permis de conduire, notamment lors de contrôles routiers. À cette fin, l'État membre fournit sans délai les informations nécessaires sur le remplacement ou l'échange d'un permis de conduire dans le réseau des permis de conduire de l'UE lorsque la durée de la procédure d'échange ou de remplacement le rend nécessaire. Dans de tels cas, l'État membre fournit au titulaire du permis de conduire concerné un document indiquant qu'une demande de remplacement ou d'échange de son permis de conduire a été introduite.

Article 15

Échange de permis de conduire délivrés par des pays tiers

1. Lorsqu'un État membre prévoit l'échange d'un permis de conduire délivré par un pays tiers au titulaire d'un permis de conduire qui a établi sa résidence normale sur son territoire, cet État membre procède à l'échange du permis de conduire conformément au présent article.

2. Lorsqu'un État membre échange un permis de conduire délivré par un pays tiers qui n'a pas fait l'objet d'un acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 7 du présent article, cet échange est consigné sur le permis de conduire délivré par cet État membre en utilisant le code correspondant fixé à l'annexe I, partie E, de même que tout renouvellement ou remplacement ultérieur. En cas de transfert ultérieur de la résidence normale du titulaire de ce permis de conduire dans un autre État membre, ce dernier peut décider de ne pas appliquer le principe de la reconnaissance mutuelle exposé à l'article 3, paragraphe 6.

Les États membres appliquent, pour ces échanges, leur droit national, conformément aux conditions prévues au présent paragraphe.

3. Lorsque le permis de conduire est délivré pour une catégorie et par un pays tiers ayant fait l'objet d'un acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 7, cet échange est consigné sur le permis de conduire délivré par l'État membre concerné au moyen du code correspondant fixé à l'annexe I, partie E. Dans ces cas, les États membres échangent le permis de conduire conformément aux conditions fixées dans l'acte d'exécution correspondant.

4. Lorsqu'un permis de conduire délivré par un État membre a été échangé contre un permis de conduire d'un pays tiers, les États membres n'exigent pas le respect de conditions supplémentaires autres que celles énoncées à l'article 10, paragraphe 3, point a), ni ne consignent aucune information supplémentaire aux fins de l'échange de ce permis délivré par un pays tiers, en ce qui concerne les catégories du permis de conduire initial.

Dans la situation visée au premier alinéa, lorsqu'un demandeur demande l'échange d'un permis de conduire en cours de validité également pour les catégories pour lesquelles il a acquis le droit de conduire dans un pays tiers, les règles suivantes s'appliquent:

a) lorsque le permis de conduire a été délivré pour une catégorie et par un pays tiers ayant fait l'objet d'un acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 7, le paragraphe 3 s'applique;

b) en l'absence d'un acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 7, le paragraphe 2 s'applique.

5. Les échanges visés aux paragraphes 2, 3 et 4 n'ont lieu que si le permis de conduire délivré par un pays tiers a été remis aux autorités compétentes de l'État membre auquel il est demandé de procéder à l'échange.

6. La Commission peut déterminer qu'un pays tiers dispose d'un cadre en matière de transport routier garantissant, en tout ou en partie, un niveau de sécurité routière comparable à celui de l'Union, qui permet l'échange des permis de conduire délivrés par ce pays tiers, le cas échéant après avoir satisfait à certaines conditions prédéfinies, conformément au paragraphe 3.

Lorsque la Commission procède à la détermination visée au premier alinéa, elle peut, en coopération avec les États membres, évaluer le cadre du transport routier du pays tiers. Les États membres donnent leur avis sur le cadre du transport routier en place dans le pays tiers identifié dans un délai à fixer par la Commission. Cette période est d'au moins 6 mois et ne dépasse pas 18 mois. La Commission procède à l'évaluation dès qu'elle a reçu l'avis de tous les États membres ou après l'expiration du délai de transmission des avis, la date la plus proche étant retenue.

Lorsqu'elle évalue le cadre pour le transport routier en place dans un pays tiers, la Commission tient compte au moins des éléments suivants:

a) les exigences en matière de permis de conduire en vigueur, telles que la classification des catégories de permis de conduire, les exigences en matière d'âge minimum, les exigences et conditions relatives à la formation et aux examens de conduite, ainsi que les normes médicales pour la délivrance du permis de conduire;

b) si le pays tiers délivre des permis de conduire mobiles et, dans l'affirmative, les modalités techniques et structurelles applicables à l'exploitation du système;

c) la mesure dans laquelle des permis de conduire falsifiés sont en circulation et les mesures prises pour prévenir la falsification des permis de conduire et la corruption qui y est liée;

d) la durée de validité administrative des permis de conduire délivrés par le pays tiers;

e) les conditions de circulation dans le pays tiers et leur comparabilité avec les conditions de circulation sur les réseaux routiers de l'Union;

f) les performances du pays tiers en matière de sécurité routière;

g) les pratiques et le cadre juridique du pays tiers en matière d'échange de permis de conduire délivrés par les États membres.

7. La Commission peut, après avoir procédé à l'évaluation visée au paragraphe 6 et au moyen d'un acte d'exécution, décider qu'un pays tiers a mis en place un cadre en matière de transport routier garantissant en tout ou en partie un niveau de sécurité routière comparable à celui de l'Union et que les permis de conduire délivrés par ce pays tiers peuvent être échangés conformément au paragraphe 3.

L'acte d'exécution visé au premier alinéa du présent paragraphe comprend au minimum:

a) les catégories de permis de conduire visées à l'article 6, pour lesquelles un échange peut avoir lieu conformément au paragraphe 3 du présent article;

b) les dates de délivrance des permis de conduire d'un pays tiers après lesquelles un échange peut avoir lieu conformément au paragraphe 3;

c) les conditions générales à respecter aux fins de la vérification de l'authenticité du document officiel à échanger;

d) toutes les conditions générales auxquelles le demandeur doit satisfaire, avant l'échange, afin de démontrer que le demandeur satisfait aux normes minimales d'aptitude physique et mentale énoncées à l'annexe III.

Lorsque le permis de conduire du demandeur ne permet pas à ce dernier de se conformer au deuxième alinéa, point a) ou b), du présent paragraphe, les États membres peuvent décider d'échanger le permis de conduire conformément au paragraphe 2. Lorsque le demandeur n'est pas en mesure de se conformer au deuxième alinéa, point c) ou d), du présent paragraphe, les États membres refusent d'échanger le permis de conduire.

Toute condition supplémentaire énoncée dans l'acte d'exécution visé au premier alinéa du présent paragraphe prévoit soit l'applicabilité des dispositions nationales de l'État membre conformément au paragraphe 2, soit le refus de l'échange du permis de conduire, lorsque ces conditions ne sont pas remplies par le demandeur.

L'acte d'exécution visé au présent paragraphe est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 26, paragraphe 2.

8. L'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 7 prévoit un réexamen périodique par la Commission, au moins tous les quatre ans, de la situation en matière de sécurité routière dans le pays tiers concerné. Les États membres ont la possibilité de donner leur avis. En fonction des conclusions du réexamen, la Commission maintient, modifie ou suspend, dans la mesure nécessaire, ou abroge ledit acte d'exécution.

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

10. Afin de soutenir l'intégration des conducteurs professionnels de pays tiers dans le marché intérieur de l'Union, la Commission promeut l'échange de bonnes pratiques au sein du groupe d'experts sur la qualification et la formation des conducteurs de certains véhicules routiers qui a été établi au titre de l'exigence énoncée à l'article 13, paragraphe 4, de la directive (UE) 2022/2561.

Article 16

Effets de l'annulation, du retrait, de suspension, ou de la restriction du droit de conduire d'un conducteur de véhicule à moteur, de son permis de conduire ou de la reconnaissance de la validité de son permis de conduire

1. Les États membres refusent de délivrer des permis de conduire à des demandeurs dont le permis de conduire fait l'objet d'une annulation, d'un retrait, d'une suspension ou d'une restriction dans un autre État membre.

2. Un État membre refuse de reconnaître la validité d'un permis de conduire délivré par un autre État membre à une personne dont le droit de conduire, le permis de conduire ou la reconnaissance de la validité de son permis de conduire a fait l'objet d'une annulation, d'un retrait, d'une suspension ou d'une restriction dans cet autre État membre.

3. Le droit de conduire, un permis de conduire ou la reconnaissance de la validité d'un permis de conduire sont considérés comme annulés, retirés, suspendus ou limités aux fins du présent article jusqu'à ce que la personne concernée remplisse les conditions imposées par un État membre pour récupérer son droit de conduire ou son permis de conduire, ou la reconnaissance de la validité de son permis de conduire, ou pour pouvoir demander un nouveau permis de conduire.

Les États membres veillent à ce que les conditions qu'ils imposent pour qu'une personne soit autorisée à récupérer son droit de conduire, son permis de conduire, ou la reconnaissance de la validité de son permis de conduire, ou soit autorisée à demander un nouveau permis de conduire, soient proportionnées et non discriminatoires envers les titulaires d'un permis de conduire délivré par tout autre État membre et qu'elles n'entraînent pas, à elles seules, un refus, pour une durée indéterminée, de délivrer un permis de conduire ou de reconnaître un permis de conduire délivré par un autre État membre.

4. Lorsque le comportement d'une personne ou son aptitude physique ou mentale le justifient, les États membres peuvent interdire à cette personne de conduire sur leur territoire pendant une durée indéterminée sans lui donner la possibilité de récupérer le droit de conduire ou son permis de conduire, ou la reconnaissance de la validité de son permis de conduire, ou de demander un nouveau permis de conduire.

Par dérogation au paragraphe 1, un État membre qui n'a pas interdit à cette personne de conduire peut, après consultation de l'État membre visé au premier alinéa du présent paragraphe, délivrer un permis de conduire à cette personne. Toutefois, l'État membre qui a interdit à cette personne de conduire peut refuser, sur son territoire et pendant une durée indéterminée, de reconnaître un permis de conduire délivré par un autre État membre.

Article 17

Système de conduite accompagnée

1. Nonobstant l'article 7, paragraphe 1, point b), les États membres délivrent, conformément à l'article 10, paragraphe 1, des permis de conduire de catégorie B qui portent le code de l'Union 98.02 fixé à l'annexe I, partie E, aux demandeurs ayant atteint l'âge de 17 ans.

2. Par dérogation à l'article 7, paragraphe 1, points b) et d), respectivement, les États membres peuvent délivrer, conformément à l'article 10, paragraphe 1, des permis de de catégorie C1, C1E ou C, qui portent le code de l'Union 98.02 fixé à l'annexe I, partie E, aux demandeurs ayant atteint l'âge de 17 ans, pour la conduite sur leur territoire respectif , à condition que le demandeur soit titulaire d'un CAP délivré conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la directive (UE) 2022/2561 pour la catégorie C ou conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive (UE) 2022/2561 pour les catégories C1 et CIE.

Les permis de conduire délivrés conformément au premier alinéa sont mutuellement reconnus par les États membres qui délivrent de tels permis de conduire.

3. Les titulaires d'un permis de conduire portant le code 98.02 de l'Union, fixé à l'annexe I, partie E, qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans ne conduisent que s'ils sont accompagnés d'une personne occupant le siège passager avant et en mesure de les guider. La personne accompagnante respecte les règles relatives à la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants. La personne accompagnante remplit les conditions suivantes:

a) être âgée d'au moins 24 ans;

b) être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie concernée délivré dans l'Union plus de cinq ans auparavant;

c) ne pas avoir fait l'objet d'une interdiction de conduire dans l'État membre de délivrance du permis de conduire visé au point b) au cours des cinq dernières années.

Un État membre autre que l'État membre de délivrance visé au point c) peut prévoir l'exécution d'une interdiction de conduire sur son territoire, à la suite d'une infraction commise sur son territoire, qui pourrait impliquer un manque d'aptitude à agir en tant que personne accompagnante en vertu du présent article.

4. Les États membres peuvent exiger l'identification des personnes accompagnantes visées au paragraphe 3 afin de garantir le respect du présent article. Les États membres peuvent limiter le nombre de personnes accompagnantes admissible pour un conducteur accompagné donné. Les États membres peuvent appliquer sur leur territoire des conditions supplémentaires à remplir par la personne accompagnant le titulaire d'un permis de conduire qu'ils ont délivré. Ces conditions doivent être proportionnées et permettre d'atteindre les finalités du système de conduite accompagnée, Les États membres informent la Commission de ces conditions supplémentaires. La Commission rend les informations relatives à ces conditions supplémentaires accessibles au public.

Pour une personne accompagnant le titulaire d'un permis de conduire des catégories C, C1E ou C1, les exigences visées au premier alinéa peuvent notamment exiger que la personne accompagnante:

a) possède la qualification et la formation pertinentes conformément à la directive (UE) 2022/2561; ou

b) ait suivi un cours de formation spécifique d'au moins sept heures, pouvant être portées à 14 heures, afin d'acquérir les compétences professionnelles et pédagogiques nécessaires, dans le cadre de sa formation continue du CAP.

5. Le système de conduite accompagnée ne limite pas les possibilités existantes qu'ont les États membres d'abaisser l'âge minimum requis pour les demandeurs de permis de conduire de catégorie B, comme le prévoit l'article 7, paragraphe 2, ou d'appliquer les dispositions correspondantes au niveau national.

6. Les États membres peuvent appliquer des conditions supplémentaires pour la délivrance d'un permis de conduire portant le code 98.02 de l'Union, fixé à l'annexe I, partie E, aux demandeurs qui n'ont pas atteint l'âge de 18 ans. Ils en informent la Commission. La Commission rend ces informations publiques.

Article 18

Période probatoire

1. Le titulaire d'un permis de conduire délivré après réussite de l'examen de conduite requis en vertu de l'article 10, paragraphe 1, point a), est considéré comme un «conducteur novice» et est soumis à une période probatoire. La durée de la période probatoire est déterminée par l'État membre de délivrance du permis de conduire et n'est pas inférieure à deux ans.

Si le conducteur novice est déjà titulaire d'un permis de conduire en cours de validité pour une autre catégorie de véhicules, la période probatoire ne couvre en principe que le reliquat de la période probatoire exigée pour le permis de conduire déjà détenu. Toutefois, pour les conducteurs novices titulaires d'un permis de conduire de catégorie AM uniquement, l'obtention d'un permis d'une nouvelle catégorie donne lieu en tout état de cause à une nouvelle période probatoire. Les États membres peuvent, pour les catégories de permis de conduire qu'ils délivrent autres que la catégorie AM, exiger une période probatoire supplémentaire ou complémentaire , notamment pour tenir compte des différents risques et des compétences requises associés à la nouvelle catégorie de permis de conduire.

2. Les États membres établissent des règles et/ou des sanctions applicables aux conducteurs novices conduisant sous l'emprise de l'alcool qui sont plus strictes que celles applicables aux conducteurs non novices, et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur mise en œuvre. Lorsque les États membres décident d'établir des sanctions, celles-ci sont effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

En outre, les États membres prennent des mesures visant à réduire:

a) la conduite des conducteurs novices sous l'emprise de stupéfiants;

b) le non-respect des dispositions législatives, réglementaires et administratives transposant la directive 91/671/CEE du Conseil ([20]) relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules.

([20]) Directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules (OJ L 373, 31.12.1991, p. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Aucune disposition du présent article n'empêche les États membres d'introduire dans leur droit national des dispositions de tolérance zéro interdisant la consommation d'alcool ou de stupéfiants pour tous les conducteurs avant la conduite. Lorsque les États membres introduisent de telles dispositions de tolérance zéro dans leur droit national, ils prennent toutes les mesures nécessaires pour aligner leur droit national sur les mesures prises en vertu du paragraphe 2.

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

5. Si une autorité compétente de l'État membre de résidence normale décide de prolonger une période probatoire d'un conducteur en raison d'un comportement illicite de cette personne, elle veille à ce que la nouvelle période probatoire soit inscrite sur le permis de conduire.

6. Les États membres font figurer sur les permis de conduire délivrés au cours d'une période probatoire le code correspondant de l'Union fixé à l'annexe I, partie E.

Article 19

Examinateurs

1. Les examinateurs du permis de conduire satisfont aux normes minimales énoncées à l'annexe IV.

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

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 25 en vue de modifier l'annexe IV lorsque cela est nécessaire afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques.

Article 20

Résidence normale

1. Le lieu de résidence normale est considéré comme le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours au cours des derniers 365 jours, en raison d'attaches personnelles et professionnelles, ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles révélant des liens étroits entre elle-même et l'endroit où elle demeure.

Toutefois, le lieu de résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents situés dans deux États membres ou plus est censé se situer sur le lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. La personne n'est pas tenue de respecter cette condition si elle demeure dans un État membre pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée. La fréquentation d'une université ou d'une école ne constitue pas un transfert de la résidence normale.

2. Aux fins de l'article 10, paragraphe 3, point b), et de l'article 13, paragraphe 4, le lieu de résidence normale est considéré comme se trouvant sur le territoire de l'État membre ou des États membres qui ont délivré les permis de conduire qui sont renouvelés ou remplacés pour le personnel des services diplomatiques de l'Union, c'est-à-dire des fonctionnaires des services compétents du Secrétariat général du Conseil et de la Commission, ainsi que le personnel détaché des services diplomatiques des États membres et tout autre employé ou contractant travaillant pour les institutions, organes et organismes de l'Union dans le domaine de la représentation extérieure et qui, pour pouvoir exercer leurs fonctions contractuelles, ont vécu au moins 181 jours hors de l'Union au cours des derniers 365 jours, ou pour le personnel des services diplomatiques des États membres accrédités auprès d'États tiers, ou des membres de leur famille faisant partie de leur ménage.

3. Dans des cas exceptionnels, lorsque le titulaire d'un permis de conduire ne peut prouver l'établissement de sa résidence normale dans un État membre donné en vertu du paragraphe 1, il peut faire renouveler ou remplacer son permis de conduire dans l'État membre de délivrance.

4. Par dérogation à l'article 10, paragraphe 1, point e), et aux fins spécifiques de la première délivrance d'un permis de conduire de la catégorie B, un demandeur dont l'État membre de résidence normale est différent de l'État membre dont il a la nationalité peut faire délivrer son permis de conduire par ce dernier, lorsqu'il n'est pas possible, dans l'État membre de résidence normale, de passer soit les épreuves théoriques, soit les épreuves pratiques, soit les deux, dans l'une des langues officielles de l'État membre de nationalité du demandeur qui est également une langue officielle de l'Union, ou avec un interprète.

Conformément au règlement (UE) 2018/1724, les États membres et la Commission donnent aux utilisateurs l'accès aux informations sur les langues pour lesquelles la traduction ou l'interprétation des épreuves théoriques et des épreuves pratiques est assurée dans chaque État membre.

Article 21

Équivalences entre permis de modèle différent de celui de l'Union

1. Les États membres appliquent les équivalences établies par la décision (UE) 2016/1945 de la Commission ([21]) entre les droits accordés avant le 19 janvier 2013 et les catégories visées à l'article 6 de la présente directive.

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

Article 22

Assistance mutuelle et réseau des permis de conduire de l'UE

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Ils échangent des informations sur les permis de conduire qu'ils ont délivrés, échangés, remplacés, renouvelés, restreints, suspendus, retirés, annulés ou révoqués, sur les interdictions de conduire qu'ils ont imposées ou, le cas échéant, qu'ils envisagent de promulguer, et se consultent lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner qu'un demandeur de permis de conduire est soumis à une interdiction du droit de conduire dans un autre État membre. Ils utilisent le réseau des permis de conduire de l'UE pour l'échange d'informations.

2. Les États membres peuvent également utiliser le réseau des permis de conduire de l'UE pour l'échange d'informations aux fins suivantes:

a) permettre à leurs autorités de vérifier la validité et l'authenticité d'un permis de conduire, en particulier lors de contrôles routiers, dans le cadre d'enquêtes ou de mesures de lutte contre la contrefaçon;

b) faciliter les enquêtes conformément à la directive (UE) 2015/413;

c) appliquer la directive (UE) 2022/2561 et vérifier la validité et l'authenticité d'un permis de conduire lors de l'application du règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ([22]) et du règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil ([23]).

3. L'accès au réseau des permis de conduire de l'UE est sécurisé. Le réseau des permis de conduire de l'UE assure à la fois un échange synchrone, c'est-à-dire en temps réel, et asynchrone d'informations, ainsi que l'envoi et la réception de messages, de notifications et de pièces jointes sécurisés.

([21]) Décision (UE) 2016/1945 de la Commission du 14 octobre 2016 concernant les équivalences entre les catégories de permis de conduire (JO L 302 du 9.11.2016, p. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que les informations échangées par l'intermédiaire du réseau des permis de conduire de l'UE soient à jour.

Les États membres ne peuvent accorder l'accès au réseau des permis de conduire de l'UE qu'aux autorités compétentes aux fins visées aux paragraphes 1 et 2.

4. Les États membres se prêtent mutuellement assistance également dans la mise en œuvre du permis de conduire mobile, notamment pour garantir la pleine interopérabilité entre les applications et les éléments de vérification visés à l'annexe I, partie C.

5. La Commission adopte, au plus tard le 6 juin 2026, des actes d'exécution établissant un ensemble commun de règles régissant le fonctionnement du réseau des permis de conduire de l'UE, y compris les exigences opérationnelles, techniques et d'interface détaillées. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 26, paragraphe 2.

6. Les États membres peuvent coopérer aux fins du contrôle de l'application de toute annulation, tout retrait, toute suspension ou toute restriction du droit de conduire ou du permis de conduire, ou de la reconnaissance de la validité du permis de conduire, en particulier lorsque les mesures concernées sont limitées à certaines catégories de permis de conduire ou au territoire de certains États membres, notamment par l'apposition de mentions sur les permis de conduire qu'ils ont délivrés.

Article 23

Informations communiquées par les États membres

1. Les États membres informent la Commission chaque année du nombre de permis de conduire délivrés, renouvelés, remplacés, retirés et échangés, pour chaque catégorie de permis de conduire. Les données sont fournies séparément pour les permis de conduire mobiles et les permis de conduire physiques.

2. Au plus tard le 26 novembre 2029, puis tous les cinq ans, dans la perspective de faciliter la préparation du rapport de la Commission visé à l'article 24, les États membres fournissent à la Commission des statistiques sur les accidents de la circulation au cours desquels une personne est blessée ou tuée, impliquant des conducteurs exerçant leur activité professionnelle, en particulier les conducteurs âgés de 17 ans participant à un système de conduite accompagnée visé à l'article 17, paragraphe 2.

3. Les États membres peuvent partager périodiquement avec la Commission des données relatives au droit national sur la manipulation des engins mobiles non routiers et les considérations connexes en matière de sécurité routière, et peuvent fournir des informations lorsque des préoccupations liées à la libre circulation des travailleurs sont observées.

Article 24

Suivi et rapport de la Commission

1. Au plus tard le 26 novembre 2030, puis tous les cinq ans, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la présente directive. Dans le cadre de ce rapport, la Commission évalue:

a) l'impact de la directive sur la sécurité routière, en particulier:

   i) l'existence éventuelle d'une incidence résultant de l'octroi d'équivalences au titre de l'article 9, paragraphe 2, points j) et k);

   ii) l'existence éventuelle d'une incidence résultant de l'octroi d'équivalences au titre de l'article 9, paragraphe 4;

b) les effets sur la sécurité routière et sur la pénurie de conducteurs de la mise en œuvre du système de conduite accompagnée pour les catégories de permis de conduire professionnels, sur la base des rapports reçus des États membres conformément à l'article 23, paragraphe 2.

Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.

2. Dans le cadre du rapport visé au paragraphe 1, la Commission évalue les nouvelles évolutions technologiques pour les véhicules à carburant alternatif ayant une incidence sur la masse de ces véhicules. À cette fin, la Commission utilise les informations recueillies conformément à l'article 7 du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ([24]) établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs. La Commission peut demander aux constructeurs automobiles des informations supplémentaires sur l'incidence que ces nouvelles évolutions technologiques sont susceptibles d'avoir sur la masse des véhicules, afin d'étayer son évaluation.

Les constructeurs de véhicules sont tenus de fournir les données visées au premier alinéa dans un délai raisonnable et dans le respect du droit de l'Union applicable.

3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2 du présent article, au plus tard le 26 novembre 2026 ou immédiatement après l'adoption du premier des actes d'exécution visés à l'article 5, paragraphe 7, la date la plus proche étant retenue, la Commission évalue s'il est possible d'avancer la date visée à l'article 3, paragraphe 4, et présente un rapport sur ses conclusions. Les États membres peuvent fournir à la Commission les informations qu'ils jugent pertinentes aux fins de cette évaluation, et la Commission tient compte de ces informations.

Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative.

Article 25

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 8, à l'article 5, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 7, et à l'article 19, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 25 novembre 2025. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 8, à l'article 5, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphe 7, et à l'article 19, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 8, de l'article 5, paragraphe 6, de l'article 8, paragraphe 2, de l'article 10, paragraphe 7, ou de l'article 19, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

([24]) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Article 26

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour le permis de conduire institué par la directive 97/26/CE du Conseil ([25]) (ci-après dénommé «comité»). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demandent.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Article 27

Modifications de la directive (UE) 2022/2561

L'article 5 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

«c) à partir de l'âge de 17 ans, un véhicule des catégories de permis de conduire C1, C1E ou C, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1, pour la catégorie C ou visé à l'article 6, paragraphe 2, pour les catégories C1 et C1E, et uniquement dans les conditions prévues à l'article 17, paragraphes 2 et 3, de la directive (UE) 2025/2205 du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) Directive (UE) 2025/2205 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 relative au permis de conduire, modifiant le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) nº 383/2012 de la Commission (JO L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les conducteurs d'un véhicule destiné aux transports de voyageurs peuvent conduire, à partir de l'âge de 21 ans, un véhicule des catégories de permis de conduire D et D + E ou un véhicule des catégories de permis de conduire D1 et D1 + E, à condition d'être titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1 ou 2. Afin de garantir la sécurité de la conduite, les États membres peuvent mettre en place un programme de surveillance pour les conducteurs de moins de 23 ans titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 2. Si les États membres exigent de tels conducteurs qu'ils suivent, avant d'avoir atteint l'âge de 23 ans, des cours de formation continue sur des matières liées à la sécurité routière afin de consolider et de confirmer leurs compétences dans ces matières, cette participation est prise en compte dans l'obligation de suivre 35 heures de cours de formation continue tous les cinq ans.

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

Tout État membre peut autoriser les conducteurs de véhicules des catégories de permis de conduire D et D + E à conduire sur son territoire ces véhicules à partir de l'âge de 20 ans, à condition qu'ils soient titulaires du CAP visé à l'article 6, paragraphe 1. Cet âge peut être ramené à l'âge de 18 ans pour conduire de tels véhicules sans voyageurs ou pour transporter des voyageurs sous forme de services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.».

([25]) Directive 97/26/CE du Conseil du 2 juin 1997 modifiant la directive 91/439/CEE relative au permis de conduire (JO L 150 du 7.6.1997, p. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Article 28

Modifications du règlement (UE) 2018/1724

L'annexe II est modifiée comme suit:

a) dans la deuxième colonne, à la ligne «Déménagement», la cellule suivante est ajoutée: «Obtention ou renouvellement du permis de conduire»;

b) dans la troisième colonne, à la ligne «Déménagement», la cellule suivante est ajoutée: «Délivrance, échange et remplacement des permis de conduire de l'Union».

Article 29

Transposition

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les États membres adoptent et publient, au plus tard le 26 novembre 2028, les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement à la Commission.

Sans préjudice du paragraphe 2, ils appliquent ces dispositions à partir du 26 novembre 2029.

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.

2. Au plus tard le 26 novembre 2027, les États membres adoptent et publient les dispositions nécessaires pour se conformer à l'article 9, paragraphe 2, points j) et k). Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 26 novembre 2027.

3. Au plus tard le 26 novembre 2028, les États membres adoptent et publient les dispositions nécessaires pour se conformer à l'article 17. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 26 novembre 2028.

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.

Article 30

Abrogation

1. La directive 2006/126/CE est abrogée avec effet au 26 novembre 2029, à l'exception de son article 6, paragraphe 4, point c), qui est abrogé avec effet au 26 novembre 2027.

Les références faites à la directive 2006/126/CE s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VII de la présente directive.

2. Le règlement (UE) nº 383/2012 est abrogé avec effet au 26 novembre 2029.

Les références au règlement (UE) nº 383/2012 s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VII.

Article 31

Entrée en vigueur

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

Article 32

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 22 octobre 2025.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*La présidente*
R. METSOLA	M. BJERRE

ANNEXE I

SPÉCIFICATIONS STANDARDS ET DISPOSITIONS RELATIVES AUX PERMIS DE CONDUIRE DÉLIVRÉS PAR LES ÉTATS MEMBRES

PARTIE A1: **Spécifications générales du permis de conduire physique**

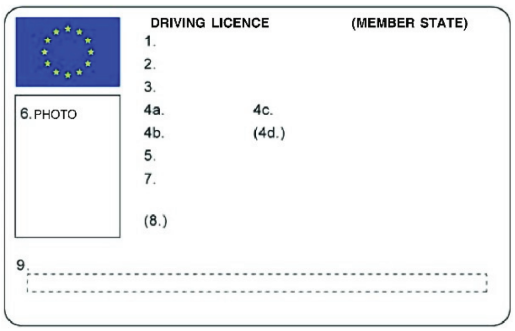
1) Les caractéristiques de la carte de permis de conduire physique du modèle de l'Union sont conformes à la normes ISO/CEI 7810.

La carte est réalisée en polycarbonate.

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

2) La carte de permis comporte deux faces et est conforme au modèle figurant à la figure 1.

Face 1



Face 2

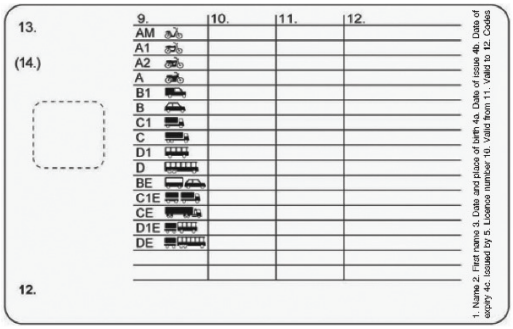


Figure 1: modèle de permis de conduire de l'Union

Figure 1: texte

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

3) La carte de permis de conduire affiche les informations suivantes figurant dans la partie D:

La face 1 affiche:

a) la mention «permis de conduire» imprimée en lettres majuscules dans la ou les langues de l'État membre délivrant le permis de conduire;

b) (mention facultative) le nom de l'État membre de délivrance;

c) le signe distinctif de l'État membre de délivrance, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes, conformément à la partie D, point 1;

d) les informations spécifiques au permis de conduire délivré (champs 1 à 9), conformément à la partie D, point 3;

e) la mention «modèle de l'Union européenne» dans la ou les langues de l'État membre de délivrance et la mention «permis de conduire» dans les autres langues de l'Union européenne, imprimées en rose afin de constituer la toile de fond du permis de conduire, conformément à la partie D, point 2.

La face 2 affiche:

f) les informations spécifiques aux catégories du permis de conduire délivré (champs 9 à 12), conformément à la partie D, point 4;

g) les informations spécifiques à la gestion du permis de conduire (champs 13 et 14), conformément à la partie D, point 5;

h) une explication des champs numérotés suivants apparaissant sur les faces 1 et 2 du permis de conduire: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 et 12.

Si un État membre désire libeller ces inscriptions dans une langue nationale autre que l'une des langues suivantes: allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, irlandaise, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, il établit une version bilingue du permis de conduire faisant appel à l'une des langues précitées, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.

Un espace est réservé sur le permis de conduire afin de permettre d'y inclure éventuellement une puce électronique ou un autre dispositif informatique équivalent, ou d'y imprimer un code QR.

Les couleurs de référence sont les suivantes:

i) bleu: Pantone reflex blue,

ii) jaune: Pantone yellow.

4) Dispositions particulières

a) Lorsque le titulaire d'un permis de conduire délivré par un État membre conformément à la présente annexe a sa résidence normale dans un autre État membre, ce dernier peut inscrire sur le permis de conduire les mentions indispensables à la gestion du permis de conduire, sous réserve qu'il inscrive ce type de mentions également sur les autres permis de conduire qu'il délivre, et qu'il dispose de l'emplacement nécessaire à cet effet.

b) Les États membres peuvent ajouter des couleurs ou des marquages, tels que des codes à barres ou des symboles nationaux, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe. Les États membres en informent la Commission.

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

c) Les informations figurant sur la carte du permis de conduire sont lisibles à l'œil nu par une personne dotée d'une acuité visuelle moyenne adéquate; en ce qui concerne les éléments des champs 9 à 12 situés sur la face 2, la hauteur des caractères est d'au moins 5 points.

PARTIE A2: **spécifications du permis de conduire physique visant à la protection contre la falsification**

1) Les menaces pour la sécurité physique des permis de conduire comprennent:

a) la production de fausses cartes, c'est-dire la création d'un nouveau document ressemblant de très près à un vrai document, soit ex nihilo, soit en copiant un vrai document;

b) l'altération substantielle, c'est-à-dire la modification d'une propriété d'un document original, par exemple en changeant certaines données figurant sur le document.

2) Le système de protection contre la falsification fait partie intégrante de chaque élément du système de délivrance de permis dans sa globalité, y compris la procédure de demande, la transmission sécurisée des données, le matériau composant le corps de la carte, la technique de fabrication, un éventail minimal de divers éléments de sécurité et le processus de personnalisation.

3) Le matériau utilisé pour les permis de conduire est protégé contre la falsification par l'utilisation des techniques suivantes (éléments de sécurité obligatoires):

a) le corps de la carte ne réagit pas à la lumière ultraviolette;

b) le motif du fond de sécurité est conçu pour résister à la contrefaçon par balayage, impression ou copie par le recours à l'impression irisée au moyen d'encres de sécurité polychromes et l'impression guillochée positive ou négative. Le motif n'est pas composé des couleurs primaires (cyan, magenta, jaune ou noir), il contient des dessins complexes comprenant au minimum deux couleurs spéciales et comporte des micro-caractères;

c) des marques optiques variables offrant une protection adéquate contre la copie et l'altération de la photographie;

d) la gravure laser;

e) dans la partie réservée à la photographie, le motif du fond de sécurité et la photographie doivent se superposer au moins sur le bord de la photographie (lignes de fragilisation).

4) En outre, le matériau utilisé pour les permis de conduire est protégé contre la falsification par l'utilisation d'au moins trois des techniques suivantes (éléments de sécurité additionnels):

a) encres à couleur changeante*;

b) encre thermochrome*;

c) hologrammes personnalisés*;

d) images laser variables*;

e) encre ultraviolette fluorescente, visible et transparente;

f) impression irisée;

g) filigrane numérique dans le fond;

h) pigments infrarouges ou phosphorescents;

i) caractères, symboles ou motifs tactiles*.

Dans la mesure du possible, les techniques marquées d'un astérisque sont privilégiées, car elles permettent aux autorités de police de s'assurer de la validité de la carte sans moyen particulier. Les États membres peuvent introduire des éléments de sécurité autres que ceux énumérés dans le présent point.

PARTIE B: **spécifications des puces électroniques intégrées dans les permis de conduire physiques**

1) La puce électronique et les données qu'elle contient, y compris les informations supplémentaires prévues par la législation nationale en matière de permis de conduire, sont conformes à la partie B1.

2) La liste des normes applicables aux permis de conduire munis d'une puce électronique figure à la partie B2.

3) Les permis de conduire munis d'une puce électronique font l'objet d'une homologation Union conformément à la partie B3.

4) Lorsque toutes les dispositions applicables à la réception UE par type ont été respectées en ce qui concerne un permis de conduire muni d'une puce électronique conformément aux points 1, 2 et 3, les États membres délivrent au fabricant ou à son représentant une fiche de réception UE par type.

5) Le cas échéant, notamment afin de garantir le respect de la présente partie, un État membre peut retirer une fiche de réception UE par type qu'il a délivrée.

6) Les fiches de réception UE par type et la notification de leur retrait sont conformes au modèle figurant à la partie B4.

7) La Commission est informée de toutes les fiches de réception UE par type délivrées ou retirées. En cas de retrait, l'État membre qui procède au retrait fournit une motivation détaillée.

La Commission informe les États membres de tout retrait de fiche d'homologation Union.

8) Les fiches de réception UE par type délivrées par les États membres sont mutuellement reconnues.

9) Lorsqu'un État membre constate qu'un nombre important de permis de conduire munis d'une puce électronique se sont à plusieurs reprises révélés non conformes à la présente partie de la présente annexe, il signale ce fait à la Commission. Il indique le numéro de la fiche de réception UE par type concernée qui se rapporte à ces permis de conduire ainsi qu'une description de la non-conformité. La Commission informe les autres États membres dans les meilleurs délais des faits qui lui ont été communiqués conformément au présent point.

10) L'État membre de délivrance des permis de conduire visés au point 9 examine le problème sans tarder et prend des mesures correctives appropriées, y compris, le cas échéant, le retrait de la fiche de réception UE par type.

PARTIE B1: **Prescriptions générales pour les permis de conduire munis d'une puce électronique**

Les prescriptions générales pour les permis de conduire munis d'une puce électronique décrites à la présente annexe sont fondées sur des normes internationales, notamment les normes de la série ISO/CEI 18013. Elles couvrent:

a) les spécifications de la puce électronique et la structure des données logiques sur la puce électronique;

b) les spécifications des données harmonisées et de toute donnée supplémentaire à stocker;

c) les spécifications concernant les mécanismes de protection des données relatifs aux données stockées sur la puce électronique.

Titre 1

ABRÉVIATIONS

Abréviation	Signification
AID	Identifiant d'application (Application Identifier)
BAP	Protection d'accès de base (Basic Access Protection)
DG	Groupe de données (Data Group)
EAL 4+	Niveau d'assurance d'évaluation 4 augmenté (Evaluation Assurance Level 4 Augmented)
EF	Fichier élémentaire (Elementary File)
EFID	Identifiant de fichier élémentaire (Elementary File Identifier)
eMRTD	Documents de voyage lisibles à la machine (Machine Readable Travel Documents)
ICC	Carte à circuits intégrés (Integrated Circuit Card)
ISO	Organisation internationale de normalisation (International Organization for Standardization)
LDS	Structure des données logiques (Logical Data Structure)
PICC	Carte de proximité à circuits intégrés (Proximity Integrated Circuit Card)
PIX	Extension de l'identifiant d'application exclusif (Proprietary Application Identifier Extension)
RID	Identifiant d'application homologué (Registered Application Identifier)
SOd	Objet de sécurité du document (Document Security Object)

Titre 2

DONNÉES STOCKÉES SUR LA PUCE ÉLECTRONIQUE

1) Données harmonisées obligatoires et facultatives relatives au permis de conduire

La puce électronique stocke les données harmonisées relatives au permis de conduire visées à la partie D. Si un État membre décide d'intégrer des éléments de données relatifs au permis de conduire qui sont indiqués comme étant facultatifs à la partie D, ceux-ci sont également stockés sur la puce électronique.

2) Données supplémentaires

Les États membres peuvent stocker ces données supplémentaires sur la puce électronique, conformément à ce que prévoit leur législation nationale en matière de permis de conduire. Ils en informent la Commission.

Titre 3

PUCE ÉLECTRONIQUE

1) Type de support de mémoire

Le support de mémoire des données relatives au permis de conduire est une puce électronique doté d'une interface de contact, sans contact ou double (avec et sans contact), comme spécifié à la partie B2, point 1.

2) Applications

Toutes les données d'une puce électronique sont stockées dans des applications électroniques. Toutes les applications d'une puce électronique sont identifiées par un code unique appelé l'«Identifiant d'application (AID)», comme spécifié à la partie B2, point 2.

a) Application relative aux permis de conduire de l'Union

Les données obligatoires et facultatives relatives au permis de conduire, visées dans la partie D, sont stockées dans l'application dédiée relative aux permis de conduire de l'Union. L'identifiant (AID) de l'application relative aux permis de conduire de l'Union est le suivant:

«A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31»,

composé de:

— l'identifiant d'application homologué (RID) de la Commission européenne: «A0 00 00 04 56»,

— l'extension de l'identifiant d'application exclusif (PIX) de l'application relative aux permis de conduire de l'Union: «45 44 4C 2D 30 31» (EDL-01).

Les données sont rassemblées en groupes de données (DG) qui font partie d'une structure des données logiques (LDS).

Ces groupes de données (DG) sont stockés sous la forme de fichiers élémentaires (EF) dans l'application relative aux permis de conduire de l'Union et sont protégés conformément à la partie B2, point 3.

b) Autres applications

Toute donnée supplémentaire est stockée dans une ou plusieurs applications dédiées, distinctes de l'application relative aux permis de conduire de l'Union. Chacune de ces applications est identifiée par un AID unique.

Titre 4

STRUCTURE DES DONNÉES LOGIQUES DES PUCES ÉLECTRONIQUES DE L'APPLICATION RELATIVE AUX PERMIS DE CONDUIRE DE L'UNION

1) Structure des données logiques

Les données relatives au permis de conduire sont stockées sur la puce électronique dans une structure des données logiques (LDS) spécifiée à la partie B2, point 4. Le présent point précise les prescriptions supplémentaires concernant les groupes de données (DG) obligatoires et supplémentaires.

Chaque groupe de données (DG) est stocké dans un fichier élémentaire (EF). Les EF à utiliser pour l'application relative aux permis de conduire de l'Union sont désignés au moyen des identifiants de fichier élémentaire (EFID) et des EFID courts, comme spécifié à la partie B2, point 5.

2) Groupes de données obligatoires

Les éléments de données obligatoires et facultatifs sont stockés dans les DG suivants:

DG 1: tous les éléments de données obligatoires et facultatifs tels qu'ils figurent sur le document, à l'exception de l'image du visage et de l'image de la signature du titulaire du permis de conduire;

DG 5: image de la signature du titulaire du permis de conduire;

DG 6: image du visage du titulaire du permis de conduire.

Les données du DG 1 sont structurées comme spécifié au point 6 de la présente partie et à la partie B2, point 6. Les données contenues dans le DG 5 et le DG 6 sont stockées comme spécifié à la partie B2, point 7.

3) Groupes de données supplémentaires

Tout élément de données supplémentaire prévu par le droit national des États membres en matière de permis de conduire est stocké dans les DG suivants:

DG 2: informations détaillées concernant le titulaire du permis de conduire, à l'exception des données biométriques;

DG 3: informations détaillées concernant l'autorité de délivrance;

DG 4: portrait photo;

DG 7: données biométriques concernant la ou les empreintes digitales du titulaire du permis de conduire;

DG 11: autres informations détaillées telles que le nom complet du titulaire du permis de conduire en caractères nationaux.

Les données contenues dans ces DG sont stockées comme spécifié à la partie B2, point 8.

Titre 5

MÉCANISMES DE PROTECTION DES DONNÉES

Des mécanismes appropriés sont utilisés pour valider l'authenticité et l'intégrité de la puce électronique et des données qu'elle contient, ainsi que pour restreindre l'accès aux données du permis de conduire.

Les données stockées sur la puce électronique sont protégées conformément aux spécifications visées à la partie B2, point 3. Le présent titre précise les prescriptions supplémentaires à respecter.

1) Vérification de l'authenticité

a) Authentification passive obligatoire

Tous les DG stockés dans l'application relative aux permis de conduire de l'Union sont protégés par une authentification passive.

Les données relatives à l'authentification passive sont conformes aux prescriptions visées à la partie B2, point 9.

b) Authentification active facultative

Des mécanismes d'authentification active facultative sont appliqués afin de s'assurer que la puce électronique initiale n'a pas été remplacée.

2) Restriction d'accès

a) Protection d'accès de base obligatoire

Le mécanisme de protection d'accès de base (BAP) est appliqué à toutes les données contenues dans l'application relative aux permis de conduire de l'Union. Dans l'intérêt de l'interopérabilité avec les systèmes existants tels que ceux utilisant des documents de voyage lisibles à la machine (eMRTD), il est obligatoire d'utiliser la zone lisible à la machine (MRZ, machine readable zone) d'une ligne, comme spécifié à la partie B2, point 10.

La clé de document (Kdoc) utilisée pour accéder à la puce électronique est générée à partir d'une MRZ d'une ligne, qui peut être saisie soit manuellement, soit en utilisant un lecteur à reconnaissance optique des caractères (OCR, optical character recognition). Il convient d'utiliser la configuration BAP 1 définie pour une MRZ d'une ligne, comme spécifié à la partie B2, point 10.

b) Contrôle d'accès étendu conditionnel

Lorsque des données à caractère personnel visées à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/679 sont stockées sur la puce électronique, l'accès à celles-ci est protégé par des mesures supplémentaires.

Les mécanismes de contrôle d'accès étendu sont conformes aux spécifications de la partie B2, point 11.

c) Infrastructure à clé publique pour les permis de conduire munis d'une puce électronique

Les États membres établissent les modalités nationales nécessaires à la gestion des clés publiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 18013 – Partie 3.

Titre 6

PRÉSENTATION DES DONNÉES

1) Format des données dans le DG 1

<table>
<tr><th>Code</th><th>L</th><th colspan="5">Valeur</th><th>Encodage</th><th>O/F</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="5">Éléments de données du DG 1 (imbriqués)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Code</td><td>L</td><td colspan="3">Valeur</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="3">Numéro de réception par type</td><td>ans</td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="3">Objet de données construit relatif aux éléments de données démographiques</td><td></td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Code</td><td>L</td><td>Valeur</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td>État membre de délivrance</td><td>a3</td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td>Nom(s) du titulaire</td><td>as</td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td>Autres noms et prénoms du titulaire</td><td>as</td><td>O</td></tr>
</table>

Code	L	Valeur					Encodage	O/F
				5F 06	4	Date de naissance (jjmmaaaa)	n8	O
				5F 07	V	Lieu de naissance	ans	O
				5F 08	3	Nationalité	a3	F
				5F 09	1	Sexe	M/F/I	F
				5F 0A	4	Date de délivrance du permis de conduire (jjmmaaaa)	n8	O
				5F 0B	4	Date d'expiration du permis de conduire (jjmmaaaa)	n8	O
				5F 0C	V	Autorité de délivrance	ans	O
				5F 0D	V	Numéro administratif (autre que le numéro de document)	ans	F
				5F 0E	V	Numéro du document	an	O
				5F 0F	V	Lieu de résidence permanente ou adresse postale	ans	F
		7F 63	V	Objet de données construit relatif aux catégories de véhicules/restrictions/conditions				O
				Code	L	Valeur (codée comme précisé ci-dessous)		
				02	1	Nombre de catégories/restrictions/conditions	N	O
				87	V	Catégorie/restriction/condition	ans	O
				87	V	Catégorie/restriction/condition	ans	F
				…	…	…	…	…
				87	V	Catégorie/restriction/condition	ans	F

2) Format d'enregistrement logique

Les catégories de véhicules, restrictions ou conditions sont réunies dans un objet de données conformément à la structure précisée dans le tableau suivant:

Code de la catégorie de véhicules	Date de délivrance	Date d'expiration	Code	Signe	Valeur

dans laquelle:

a) les codes de catégorie de véhicules sont présentés comme défini à l'article 6 (par exemple AM, A1, A2, A, B1, B, etc.);

b) la date de délivrance est indiquée sous la forme JJMMAAAA (deux chiffres pour le jour, suivis de deux chiffres pour le mois et de quatre chiffres pour l'année) pour la catégorie de véhicules;

c) la date d'expiration est indiquée sous la forme JJMMAAAA (deux chiffres pour le jour, suivis de deux chiffres pour le mois et de quatre chiffres pour l'année) pour la catégorie de véhicules;

d) le code, le signe et la valeur renvoient à d'autres informations ou restrictions relatives à la catégorie de véhicules ou au conducteur.

PARTIE B2: **Liste des normes applicables pour les permis de conduire munis d'un support de mémoire**

Point	Objet	Exigence	Applicable à
1	Interface, organisation et commandes du support de mémoire	Normes de la série ISO/CEI 7816 (à contact), de la série ISO/CEI 14443 (sans contact) visées à l'annexe C de la norme ISO/CEI 18013-2:2008	Partie B1, point 3.1)
2	Identifiant d'application	ISO/CEI 7816-5:2004	Partie B1, point 3.2)
3	Mécanismes de protection des données	ISO/CEI 18013-3:2009	Partie B1, point 3.2) a) Partie B1, point 5
4	Structure des données logiques	ISO/CEI 18013-2:2008	Partie B1, point 4.1)
5	Identifiants des fichiers élémentaires	ISO/CEI 18013-2:2008, tableau C.2	Partie B1, point 4.1)
6	Présentation des données du DG 1	ISO/CEI 18013-2:2008, annexe C.3.8	Partie B1, point 4.2) Partie B1, point 6.1)
7	Présentation des données obligatoires du DG 5 et du DG 6	ISO/CEI 18013-2:2008, annexe C.6.6 et annexe C.6.7, image faciale et image de la signature à stocker au format JPEG ou JPEG2000	Partie B1, point 4.2)
8	Présentation des données facultatives et supplémentaires	ISO/CEI 18013-2:2008, annexe C	Partie B1, point 4.3)
9	Authentification passive	ISO/CEI 18013-3:2009, point 8.1, les données sont stockées dans le EF.SOd (objet de sécurité du document) dans la LDS	Partie B1, point 5.1) a)
10	Restriction d'accès de base	ISO/CEI 18013-3:2009 et son premier amendement	Partie B1, point 5.2) a)
	Configuration de la restriction d'accès de base	ISO/CEI 18013-3:2009, annexe B.8	
11	Restriction d'accès étendu	Orientation technique TR-03110, intitulée «Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents – Extended Access Control (EAC)» [«Dispositifs de sécurité avancés pour les documents de voyage lisibles à la machine – contrôle d'accès étendu»], version 1.11	Partie B1, point 5.2) b)
12	Méthodes d'essai	ISO/CEI 18013-4:2011	Partie B3, point 1
13	Certificat de sécurité	Niveau d'assurance d'évaluation 4 augmenté (EAL 4+) ou équivalent	Partie B3, point 2
14	Certificat fonctionnel	Essais des cartes à circuits intégrés conformément aux normes de la série ISO/CEI 10373	Partie B3, point 3

PARTIE B3: **Procédure concernant la réception UE par type des permis de conduire munis d'une puce électronique**

Titre 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les fabricants qui introduisent une demande de réception UE par type de permis de conduire munis d'une puce électronique présentent un certificat de sécurité et un certificat fonctionnel.

Toute modification prévue du procédé de fabrication, y compris toute modification prévue du logiciel, fait l'objet d'une notification préalable à l'autorité qui a accordé réception UE par type. L'autorité peut demander des informations et des essais supplémentaires avant d'accepter la modification.

Les essais sont réalisés selon les méthodes prévues à la partie B2, point 12.

Titre 2

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

En ce qui concerne l'évaluation de la sécurité, les puces électroniques à intégrer dans les permis de conduire sont évaluées conformément aux critères spécifiés à la partie B2, point 13.

Un certificat de sécurité n'est délivré qu'après une évaluation favorable de la capacité de la puce électronique à résister aux tentatives de manipulation ou de modification des données.

Titre 3

CERTIFICAT FONCTIONNEL

Une évaluation fonctionnelle des permis de conduire munis d'une puce électronique est effectuée dans le cadre d'essais en laboratoire conformément aux critères précisés à la partie B2, point 14.

Les États membres qui intègrent une puce électronique dans leurs permis de conduire veillent à ce que les normes fonctionnelles applicables et les prescriptions de la partie B1 soient respectées.

Un certificat fonctionnel est délivré au fabricant si toutes les conditions suivantes sont remplies:

a) la puce électronique fait l'objet d'un certificat de sécurité valable,

b) le respect des prescriptions de la partie B2 a été démontré;

c) les essais fonctionnels ont donné des résultats satisfaisants.

Les autorités compétentes des États membres sont chargées de la délivrance du certificat fonctionnel. Sur ce certificat figurent l'identité de l'autorité de délivrance, celle du demandeur, l'identification de la puce électronique, et une liste détaillée des essais et de leurs résultats.

Titre 4

FICHE DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

1) Modèle de fiche

Les États membres délivrent une fiche de réception UE par type sur présentation des certificats fonctionnels et de sécurité prévus à la présente annexe. Les fiches de réception UE par type sont conformes au modèle figurant à la partie B4.

2) Système de numérotation

Le système de numérotation des réceptions UE par type se compose:

a) de la lettre «e» suivie du nombre correspondant ci-après identifiant l'État membre qui a accordé la réception UE par type:

1. pour l'Allemagne,

2. pour la France,

3. pour l'Italie,

4. pour les Pays-Bas,

5. pour la Suède,

6. pour la Belgique,

7. pour la Hongrie,

8. pour la Tchéquie,

9. pour l'Espagne,

12. pour l'Autriche,

13. pour le Luxembourg,

17. pour la Finlande,

18. pour le Danemark,

19. pour la Roumanie,

20. pour la Pologne,

21. pour le Portugal,

23. pour la Grèce,

24. pour l'Irlande,

25. pour la Croatie,

26. pour la Slovénie,

27. pour la Slovaquie,

29. pour l'Estonie,

32. pour la Lettonie,

34. pour la Bulgarie,

36. pour la Lituanie,

49. pour Chypre,

50. pour Malte;

b) des lettres «DL», précédées d'un tiret et suivies de deux chiffres indiquant le numéro séquentiel attribué à la présente annexe ou à la dernière modification technique majeure apportée à la présente annexe. Le numéro séquentiel de la présente annexe est 00;

c) d'un numéro d'identification unique de la réception UE par type attribué par l'État membre de délivrance.

Exemple du système de numérotation des réceptions UE par type: «e50-DL00 12345»

Le numéro de la réception par type est stocké sur la puce électronique dans le DG 1 pour chaque permis de conduire muni d'une telle puce électronique.

PARTIE B4: **Modèle de la fiche de réception UE par type pour les permis de conduire munis d'une puce électronique**

Nom de l'autorité compétente: …

Notification concernant (*):

— l'homologation □

— le retrait de l'homologation □

d'un permis de conduire Union muni d'une puce électronique

Homologation n°: …

1. Marque de fabrique ou marque commerciale: …

2. Nom du modèle: …

3. Nom du fabricant ou de son représentant, le cas échéant: …

…

4. Adresse du fabricant ou de son représentant, le cas échéant: …

…

5. Rapports des essais de laboratoire:

5.1 Certificat de sécurité n°: … Date: …

Délivré par: …

5.2 Certificat fonctionnel n°: … Date: …

Délivré par: …

6. Date de l'homologation: …

7. Date du retrait de l'homologation: …

8. Lieu: …

9. Date: …

10. Documents descriptifs en annexe: …

11. Signature: …

(*) Cocher la case adéquate

PARTIE C: **Spécifications du permis de conduire mobile**

1) Conformément au règlement (UE) n° 910/2014, les portefeuilles européens d'identité numérique offrent aux personnes autorisées au moins les fonctionnalités suivantes:

   a) l'extraction et le stockage de données suffisantes pour prouver les droits de conduite d'une personne;

   b) l'affichage et le transfert des données énumérées au point a).

2) Les permis de conduire mobiles et les autres systèmes pertinents sont conformes à la norme ISO/CEI 18013-5 sur les permis de conduire mobiles et au règlement (UE) n° 910/2014.

3) Aux fins de la présente annexe, le titulaire d'un permis de conduire mobile délivré conformément à la présente directive n'est considéré comme son utilisateur autorisé que s'il est identifié comme tel.

4) Les États membres permettent au titulaire du permis de conduire de se voir délivrer un permis de conduire mobile dans son portefeuille européen d'identité numérique.

Le portefeuille européen d'identité numérique contenant le permis de conduire mobile permet automatiquement ou sur demande de le mettre à jour ou de le délivrer à nouveau.

Les portefeuilles européens d'identité numérique permettent au titulaire d'un permis de conduire mobile d'afficher ou de transmettre à un tiers tout ou partie des données contenues dans le permis de conduire mobile. Les autorités compétentes des États membres sont autorisées à demander, à partir des portefeuilles européens d'identité numérique, les données contenues dans les permis de conduire mobiles afin de pouvoir vérifier les droits de conduite du titulaire du permis de conduire en question (vérification).

Les informations qui sont transmises directement à partir de l'attestation électronique du permis de conduire mobile stocké dans le portefeuille européen d'identité numérique permettent aux autorités compétentes de déterminer les droits de conduire du titulaire du permis de conduire mobile (vérification), y compris toute restriction applicable dans l'Union ou sur le territoire d'un État membre. Les États membres ne considèrent pas un permis de conduire mobile comme valide s'il a expiré ou s'il a été révoqué. Lorsqu'un État membre décide de révoquer un permis de conduire mobile, il introduit les informations relatives à cette décision dans une liste des permis retirés gérée par cet État membre, ou les rend accessibles à d'autres États membres à des fins de vérification d'une autre manière, gratuitement et de façon opérable. L'État membre qui impose une interdiction de conduire, s'il s'agit d'un État membre autre que l'État membre de délivrance, en informe immédiatement ce dernier.

PARTIE D: **Données à inclure dans le permis de conduire de l'Union**

1) Les signes distinctifs des États membres délivrant le permis de conduire sont les suivants:

B: Belgique

BG: Bulgarie

CZ: Tchéquie

DK: Danemark

D: Allemagne

EST: Estonie

GR: Grèce

E: Espagne

F: France

HR: Croatie

IRL: Irlande

I: Italie

CY: Chypre

LV: Lettonie

LT: Lituanie

L: Luxembourg

H: Hongrie

M: Malte

NL: Pays-Bas

A: Autriche

PL: Pologne

P: Portugal

RO: Roumanie

SLO: Slovénie

SK: Slovaquie

FIN: Finlande

S: Suède

2) Les mentions «permis de conduire» devant figurer sur les permis de conduire dans la ou les langues des États membres sont les suivantes:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort

3) Les informations spécifiques au permis de conduire individuel délivré sont les suivantes:

Champ	Informations
1	nom du titulaire
2	prénom(s) du titulaire
3	date et lieu de naissance du titulaire
4a	date de délivrance du permis de conduire
4b	date d'expiration du permis de conduire
4c	nom de l'autorité de délivrance
4d	(mention facultative) un numéro autre que celui figurant dans le champ 5, à des fins administratives
5	numéro du permis de conduire
6	photo du titulaire
7	signature du titulaire
8	(mention facultative) lieu de résidence permanente ou adresse postale du titulaire
9	catégorie de véhicules que le titulaire a le droit de conduire (les catégories nationales sont affichées dans une autre police de caractères que celle utilisée pour les catégories harmonisées)

4) Les informations spécifiques aux catégories du permis de conduire délivré sont les suivantes:

Champ	Informations
9	catégorie de véhicules que le titulaire a le droit de conduire (les catégories nationales sont affichées dans une autre police de caractères que celle utilisée pour les catégories harmonisées)
10	date de première délivrance pour chaque catégorie, sauf si elle n'est pas disponible (cette date doit être retranscrite sur le nouveau permis de conduire lors de tout remplacement ou échange ultérieurs); les champs de la date comportent chacun deux chiffres et figurent dans l'ordre suivant: jour.mois.année (JJ.MM.AA)
11	date d'expiration pour chaque catégorie; les champs de la date comportent chacun deux chiffres et figurent dans l'ordre suivant: jour.mois.année (JJ.MM.AA)
12	mentions additionnelles ou restrictions éventuelles, sous la forme d'un code, en regard de chaque catégorie concernée, conformément à la partie E

Lorsqu'un code figurant dans la partie E s'applique à toutes les catégories pour lesquelles le permis de conduire est délivré, il peut être affiché dans les champs 9, 10 et 11.

5) Les informations spécifiques à la gestion du permis de conduire délivré sont les suivantes:

Champ	Informations
13	(mention facultative) une inscription par l'État membre d'accueil des informations essentielles à la gestion du permis de conduire lors de la mise en œuvre du point 4.a), de la partie A1;
14	(mention facultative) une inscription par l'État membre de délivrance des informations essentielles à la gestion du permis de conduire ou relatives à la sécurité routière; il peut notamment s'agir de toute annulation, tout retrait, toute suspension ou toute restriction du droit de conduire d'un conducteur de véhicule à moteur, de son permis de conduire, ou de la reconnaissance de la validité de son permis de conduire, pouvant par exemple se limiter à certaines catégories ou au territoire de certains États membres. Si les informations relèvent d'une des rubriques définies dans la présente annexe, elles sont précédées du numéro du champ correspondant. Avec l'accord écrit exprès du titulaire, des informations non liées à la gestion du permis de conduire ou à la sécurité routière peuvent également figurer dans ce champ; un tel ajout n'affecte en rien l'utilisation du document en tant que permis de conduire.

PARTIE E: **Codes de l'Union et codes nationaux**

Les codes 01 à 99 sont des codes harmonisés de l'Union européenne

Titre 1

CONDUCTEUR (raisons médicales)

01		Correction et/ou protection de la vision
	01.01.	Lunettes
	01.02.	Lentille(s) de contact
	01.05.	Couvre-œil
	01.06.	Lunettes ou lentilles de contact
	01.07.	Aide optique spécifique
02		Prothèse auditive/aide à la communication
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)

Titre 2

ADAPTATIONS DU VÉHICULE

10		Boîte de vitesse adaptée
	10.02.	Choix du rapport de transmission automatique
	10.04.	Dispositif adapté de contrôle de la transmission
15		Embrayage adapté
	15.01.	Pédale d'embrayage adaptée
	15.02.	Embrayage manuel
	15.03.	Embrayage automatique
	15.04.	Mesure visant à empêcher le blocage ou l'actionnement de la pédale d'embrayage
20		Mécanismes de freinage adaptés
	20.01.	Pédale de frein adaptée
	20.03.	Pédale de frein adaptée pour le pied gauche
	20.04.	Pédale de frein à glissière
	20.05.	Pédale de frein à bascule
	20.06.	Frein actionné par la main
	20.07.	Actionnement du frein avec une force maximale de … N1 [1] (par exemple, «20.07 (300N)»)
	20.09.	Frein de stationnement adapté
	20.12.	Mesure visant à empêcher le blocage ou l'actionnement de la pédale de frein
	20.13.	Frein à commande au genou
	20.14.	Actionnement du système de freinage avec assistance par une force extérieure
25		Mécanisme d'accélération adapté
	25.01.	Pédale d'accélérateur adaptée
	25.03.	Pédale d'accélérateur à bascule
	25.04.	Accélérateur actionné par la main
	25.05.	Accélérateur actionné par le genou

	25.06.	Actionnement de l'accélérateur avec assistance par une force extérieure
	25.08.	Pédale d'accélérateur placée à gauche
	25.09.	Mesure visant à empêcher le blocage ou l'actionnement de la pédale d'accélérateur
31		Adaptations et protections des pédales
	31.01.	Jeu supplémentaire de pédales parallèles
	31.02.	Pédales dans (ou quasi dans) le même plan
	31.03.	Mesure visant à empêcher le blocage ou l'actionnement des pédales d'accélérateur et de frein lorsque les pédales ne sont pas actionnées par le pied
	31.04.	Plancher surélevé
32		Mécanismes de freinage et d'accélération combinés
	32.01.	Accélérateur et frein de service sous forme de système combiné, actionné par une seule main
	32.02.	Accélérateur et frein de service sous forme de système combiné, actionné par une force extérieure
33		Mécanismes d'accélération, de freinage et de direction combinés
	33.01.	Accélérateur, frein de service et direction sous forme de système combiné, actionné par une force extérieure avec une seule main
	33.02.	Accélérateur, frein de service et direction sous forme de système combiné, actionné par une force extérieure avec les deux mains
35		Dispositifs de commande adaptés (feux, essuie et lave-glace, avertisseur, clignotants, etc.)
	35.02.	Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le dispositif de direction
	35.03.	Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le dispositif de direction avec la main gauche
	35.04.	Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le dispositif de direction avec la main droite
	35.05.	Dispositifs de commande pouvant être actionnés sans lâcher le dispositif de direction ni les mécanismes d'accélération et de freinage
40		Direction adaptée
	40.01.	Direction avec une force maximale d'actionnement de … N2 [1] (par exemple, «40.01 (140 N)»)
	40.05.	Volant adapté (volant de section plus large/épaissi, de diamètre réduit, etc.)
	40.06.	Position du volant adaptée
	40.09.	Direction aux pieds
	40.11.	Dispositif d'assistance sur le volant

	40.14.	Système alternatif de direction adaptée actionné par une seule main/un seul bras
	40.15.	Système alternatif de direction adaptée actionné par les deux mains/bras
42		Dispositifs de vision arrière et latérale modifiés
	42.01.	Dispositif de vision arrière adapté
	42.03.	Dispositif intérieur supplémentaire permettant une vision latérale
	42.05.	Dispositif de vision d'angle mort
43		Position du siège du conducteur
	43.01.	Siège du conducteur à bonne hauteur de vision et à distance normale du volant et des pédales
	43.02.	Siège du conducteur adapté à la forme du corps
	43.03.	Siège du conducteur avec soutien latéral pour une bonne stabilité
	43.04.	Siège du conducteur avec accoudoir
	43.06.	Ceinture de sécurité adaptée
	43.07.	Ceinture de sécurité avec soutien pour une bonne stabilité
44		Modifications des motocycles (sous-code obligatoire)
	44.01.	Frein à commande unique
	44.02.	Frein de la roue avant adapté
	44.03.	Frein de la roue arrière adapté
	44.04.	Accélérateur adapté
	44.08.	Hauteur du siège permettant au conducteur assis de poser les deux pieds au sol en même temps et d'équilibrer le motocycle en cours d'arrêt et en position arrêtée.
	44.09.	Force maximale d'actionnement du frein de la roue avant de … N3 ([1]) (par exemple, «44.09 (140 N)»)
	44.10.	Force maximale d'actionnement du frein de la roue arrière de … N ([1]) (par exemple, «44.10 (240 N)»)
	44.11.	Repose-pieds adapté
	44.12.	Poignée adaptée
45		Motocycle avec side-car uniquement
46		Tricycles uniquement
47		Limité aux véhicules de plus de deux roues ne nécessitant pas d'être équilibrés par le conducteur lorsqu'il démarre, en cours d'arrêt et en position arrêtée

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

Lettres utilisées en combinaison avec les codes 01 à 44 pour plus de précisions:

a gauche

b droit

c main

d pied

e milieu

f bras

g pouce

([1]) Cela indique la force, en newtons, que le conducteur peut ou doit exercer pour actionner le système.

Titre 3

CODES POUR USAGE RESTREINT

60		Équivalences facultatives (sous-code obligatoire)
	60.01.	Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie B âgé d'au moins 21 ans peut conduire des tricycles motorisés d'une puissance supérieure à 15 kW
	60.02.	Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie B peut conduire des motocycles de la catégorie A1
	60.03.	Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie B1 ne peut conduire que des véhicules d'une masse maximale ne dépassant pas 2 500 kg et d'une vitesse maximale techniquement limitée à 45 km/h
61		Restreint aux trajets de jour (par exemple, entre une heure après le lever du soleil et une heure avant le coucher du soleil)
62		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
63		Conduite sans passagers
64		Restreint aux trajets à vitesse ne dépassant pas … km/h
65		Conduite uniquement autorisée accompagnée d'un titulaire de permis de conduire de catégorie au moins équivalente, sauf si la situation est couverte par le code 98.02.
66		Sans remorque
67		Pas de conduite sur autoroute
68		Pas d'alcool
69		Limité aux véhicules équipés d'un éthylomètre antidémarrage conforme à la norme EN 50436. L'indication d'une date d'expiration est facultative (par exemple, «69» ou «69 (01.01.2016)»)

Titre 4

QUESTIONS ADMINISTRATIVES

70		Échange du permis de conduire n° … délivré par … (signe distinctif UE, par exemple «70.0123456789.NL», ou signe distinctif ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple: «70.0123456789.NO»)
71		Duplicata du permis de conduire n° … (signe distinctif UE, par exemple «71.987654321.HR», ou signe distinctif ONU dans le cas d'un pays tiers, par exemple: «71.987654321.UK»)
72		Échange du permis n° … délivré par … (signe distinctif ONU dans le cas d'un pays tiers relevant d'une décision d'exécution au titre de l'article 15, paragraphe 7), par exemple: «72.0123456789.USA»)
73		Limité aux véhicules de la catégorie B de type quadricycle à moteur (B1)
78		Limité aux véhicules à changement de vitesses automatique
79		Limité aux véhicules qui satisfont aux spécifications indiquées entre parenthèses ou indiquées dans un sous-code, dans le contexte de l'application de l'article 21 de la présente directive
	79.01.	Limité aux véhicules à deux roues avec ou sans side-car
	79.02.	Limité aux véhicules de la catégorie AM à trois roues ou de type quadricycle léger
	79.03.	Limité aux tricycles
	79.04.	Limité aux tricycles auxquels est attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg
	79.05.	Motocycle de catégorie A1 avec un rapport puissance/poids supérieur à 0,1 kW/kg
	79.06.	Véhicule de catégorie BE dont la masse maximale autorisée de la remorque dépasse 3 500 kg
80		Limité aux titulaires d'un permis de conduire pour un véhicule de la catégorie A de type tricycle motorisé, qui n'ont pas atteint l'âge de 24 ans
81		Limité aux titulaires d'un permis de conduire pour un véhicule de la catégorie A de type motocycle à deux roues, qui n'ont pas atteint l'âge de 21 ans
95		Conducteur titulaire du CAP répondant à l'obligation d'aptitude professionnelle prévue par la directive (UE) 2022/2561 jusqu'au … (par exemple, «95(01.01.2028)»)
96		Codes utilisés pour indiquer l'autorisation fondée sur une formation complémentaire dans la catégorie
	96	Véhicule de la catégorie B auquel est attelée une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg, la masse maximale autorisée de l'ensemble étant supérieure à 3 500 kg mais inférieure ou égale à 4 250 kg
	96.01	Véhicule d'urgence conduit conformément à sa destination avec un permis de conduire de catégorie B, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg mais inférieure ou égale à 5 000 kg, en ce compris la masse d'une remorque si elle est utilisée dans un ensemble de véhicules couplés.

	96.02	Autocaravane conduite avec un permis de conduire de catégorie B, dont la masse maximale est supérieure à 3 500 kg mais inférieure ou égale à 4 250 kg, ou ne dépasse pas 5 000 kg lorsqu'une remorque y est attelée.
	96.03	Véhicule à carburant de substitution auquel est attelée une remorque, la masse maximale autorisée de l'ensemble étant supérieure à 4 250 kg mais inférieure ou égale à 5 000 kg.
97		Non habilité à conduire un véhicule de la catégorie C1 qui relève du champ d'application du règlement (UE) nº 165/2014.
98		Codes utilisés aux fins des articles 17 et 18 (sous-code obligatoire)
	98.01.	Le conducteur est considéré comme un conducteur débutant et est soumis aux conditions de la période probatoire. Lorsque le permis de conduire est échangé, renouvelé, ou remplacé, le code est complété par la date de fin de la période probatoire qui a initialement été enregistrée (par exemple, 98.01.13.04.2028).
	98.02.	Le titulaire doit respecter les conditions du régime de conduite accompagnée jusqu'à ce qu'il atteigne l'âge de 18 ans.

Les codes 100 et plus sont des codes nationaux valables uniquement en circulation sur le territoire de l'État de délivrance.

ANNEXE II

EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE ET LES CONNAISSANCES, APTITUDES ET COMPORTEMENTS LIÉS À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À MOTEUR

Partie I

EXIGENCES MINIMALES POUR LES EXAMENS DE CONDUITE

Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour s'assurer que les demandeurs de permis de conduire possèdent effectivement les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite d'un véhicule à moteur. L'examen institué à cet effet doit comporter:

a) une épreuve théorique;

b) après avoir réussi l'épreuve théorique, une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les conditions dans lesquelles cet examen se déroule sont exposées ci-après.

Titre A

ÉPREUVE THÉORIQUE

1. Forme

La forme est choisie de façon à s'assurer que le demandeur a les connaissances requises des matières énoncées aux points 2, 3 et 4.

Tout demandeur à une catégorie de permis de conduire qui a réussi une épreuve théorique pour un permis d'une autre catégorie peut être dispensé des dispositions communes prévues aux points 2, 3 et 4.

Les États membres peuvent exempter les demandeurs des questions relatives aux connaissances de base en matière de premiers secours visées au point 2.e), lorsque les demandeurs ont suivi une formation pratique certifiée en matière de premiers secours, y compris la réanimation cardiopulmonaire (RCP), à tout moment avant l'épreuve portant sur les aptitudes et le comportement.

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

L'épreuve porte sur chacun des thèmes énumérés dans les points suivants, son contenu et sa forme étant laissés à la discrétion de chaque État membre:

a) réglementation relative à la circulation routière, en particulier en ce qui concerne la signalisation, y compris le marquage, les règles de priorité et les limitations de vitesse;

b) conducteur:

i) importance de la vigilance et des attitudes à l'égard des autres usagers de la route, y compris les usagers d'engins de micromobilité;

ii) fonctions de perception générale, y compris la perception des risques, d'évaluation et de décision, notamment le temps de réaction, et modification des comportements du conducteur liés aux effets de l'alcool, des drogues ou des médicaments, des états émotionnels ou de la fatigue;

iii) incidences quant au risque de distraction en raison de l'utilisation du téléphone mobile ou d'autres dispositifs électroniques lors de la conduite et conséquences sur la sécurité;

c) route:

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

ii) risques de conduite liés aux différents états de la chaussée, y compris la perception et l'anticipation des risques, et notamment leurs variations avec les conditions météorologiques et l'heure du jour ou de la nuit;

iii) caractéristiques des différents types de routes et prescriptions légales correspondantes;

iv) adaptation du comportement de conduite à la configuration de l'itinéraire, en particulier pour garantir la sécurité de la conduite dans les tunnels routiers, ainsi que la conduite en montée et en descente;

v) détection des angles morts;

d) autres usagers de la route:

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

ii) risques inhérents à la circulation et à la conduite de divers types de véhicules qui diffèrent en termes de masse, de dimensions et de conditions de visibilité de leurs conducteurs, y compris les véhicules équipés de systèmes avancés d'aide à la conduite et de systèmes de conduite automatisée, ainsi qu'à l'interaction avec ces véhicules;

iii) utilisation appropriée et en temps utile des indicateurs de direction;

e) réglementation générale et divers:

i) réglementation relative aux documents administratifs liés à l'utilisation du véhicule;

ii) règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident (baliser et alerter), y compris des règles sur la manière dont il doit se comporter en cas d'arrivée d'un véhicule de secours et sur ce qu'il doit faire sur le lieu d'une collision, ainsi que les mesures qu'il peut prendre pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route, le cas échéant, y compris les connaissances de base en matière de premiers secours, en particulier la RCP;

iii) facteurs de sécurité concernant le véhicule, son chargement et les personnes transportées;

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

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

g) éléments mécaniques liés à la sécurité routière: les demandeurs doivent pouvoir détecter les défectuosités les plus courantes pouvant affecter notamment le système de direction, de suspension et de freinage, les pneus, les feux et clignotants, les catadioptres, les rétroviseurs, les lave-glaces et essuie-glaces, le système d'échappement, les ceintures de sécurité et l'avertisseur sonore;

h) équipements de sécurité des véhicules, notamment utilisation des ceintures de sécurité, appuie-tête et équipements de sécurité concernant les enfants;

i) chargement des véhicules électriques;

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

k) avantages, limitations et risques associés aux systèmes avancés d'aide à la conduite et aux systèmes de conduite automatisée; importance de leurs différences et de leur utilisation sûre, et interaction avec le conducteur, obligations de ce dernier et manière dont les systèmes peuvent influer sur sa vigilance et son comportement. Cela concerne notamment le domaine de l'utilisation des systèmes, la possibilité de demandes de prise de contrôle générées par les systèmes et les autres obligations du conducteur alors que les systèmes sont actifs.

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

Contrôle obligatoire des connaissances générales sur:

a) l'utilisation des équipements de protection tels que gants, bottes, vêtements et casque;

b) la visibilité des motocyclistes pour les autres usagers de la route;

c) les risques liés aux différents états de la chaussée indiqués au point 2 c), en prêtant également attention aux parties glissantes de la chaussée telles que les plaques d'égouts, les marquages routiers tels que lignes et flèches, les rails de tramway;

d) les éléments mécaniques liés à la sécurité routière indiqués au point 2 g), 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, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E

1) Contrôle obligatoire des connaissances générales sur:

a) les règles concernant les temps de conduite et les périodes de repos tels que définis par le règlement (CE) nº 561/2006; l'utilisation de l'appareil de contrôle prévu par le règlement (UE) nº 165/2014;

b) les règles concernant le type de transport: marchandises ou voyageurs;

c) les documents relatifs au véhicule et au transport requis pour le transport national et international de marchandises et de passagers;

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

e) les précautions à prendre lors du retrait et du remplacement des roues;

f) les règles concernant les masses et dimensions des véhicules; les règles concernant les limiteurs de vitesse;

g) la finalité et l'utilisation des systèmes de freinage d'endurance;

h) la gêne de la visibilité causée par les caractéristiques des véhicules, notamment en ce qui concerne la détection des usagers vulnérables de la route à l'avant et sur les côtés du véhicule;

i) (facultatif) la lecture d'une carte routière, la planification d'un itinéraire, y compris l'utilisation de systèmes de navigation électroniques;

j) les facteurs de sécurité concernant le chargement du véhicule: contrôle de la charge (arrimage et fixation), difficultés liées à divers types de charges (par exemple liquides, charges suspendues, etc.), chargement et déchargement de marchandises et utilisation de matériel de chargement (catégories C, CE, C1 et C1E uniquement);

k) la responsabilité du conducteur en ce qui concerne le transport de passagers; le confort et la sécurité des passagers, et en particulier des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite; le transport d'enfants; les contrôles nécessaires avant le départ; tous les types d'autobus sont abordés dans l'épreuve théorique, tels que les autobus et autocars des transports publics et les autobus aux dimensions particulières (catégories D, DE, D1 et D1E uniquement);

l) les États membres peuvent dispenser les demandeurs d'un permis pour un véhicule de la catégorie C1 ou C1E ne relevant pas du champ d'application du règlement (UE) nº 165/2014 de prouver leur connaissance des éléments énumérés aux points 4.1.a) à 4.1.c).

2) Contrôle obligatoire des connaissances générales sur les dispositions additionnelles suivantes concernant les catégories C, CE, D et DE:

a) 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.);

b) lubrification et protection antigel;

c) principes de la construction, de l'installation, du bon usage et de l'entretien des pneumatiques;

d) principes des types, fonctionnement, principales pièces, connexion, utilisation et petit entretien des garnitures de freins et des régulateurs de vitesse, et utilisation des systèmes ABS;

e) principes des types, fonctionnement, pièces principales, connexion, utilisation et petit entretien des dispositifs d'attelage, y compris les différents mécanismes d'attelage de remorque à camion, comme la sellette d'attelage pour les véhicules articulés (semi-remorques) et l'attelage à timon pour les remorques à timon (camion rigide), ainsi que les procédures et protocoles de fonctionnement normalisés pour le raccordement et le détachement des remorques des camions lors de l'utilisation de ces mécanismes d'attelage (catégories CE et DE uniquement);

f) méthodes de localisation des causes de pannes;

g) maintenance préventive des véhicules et réparations courantes nécessaires;

h) responsabilité du conducteur en ce qui concerne la réception, le transport et la livraison des marchandises, conformément aux conditions convenues (catégories C et CE uniquement).

Titre B

ÉPREUVE DE CONTRÔLE DES APTITUDES ET DES COMPORTEMENTS

5. Le véhicule et son équipement

1) Changement de vitesses

a) 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.

On entend par «véhicule équipé d'un changement de vitesses manuel» un véhicule dans lequel une pédale d'embrayage (ou une poignée d'embrayage pour les catégories A, A2 et A1) est présente et doit être actionnée par le conducteur au démarrage ou à l'arrêt du véhicule et lors du changement de vitesses.

b) Les véhicules qui ne répondent pas aux critères énoncés au point 5.1.a) sont considérés comme des véhicules à changement de vitesses automatique.

Sans préjudice du point 5.1.c), si un demandeur passe l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique, il en est fait mention sur tout permis de conduire délivré sur la base d'une telle épreuve, au moyen du code de l'Union pertinent fixé à l'annexe I, partie E. Tout permis comportant cette mention ne peut être utilisé que pour la conduite d'un véhicule à changement de vitesses automatique.

Le code de l'Union décrit au deuxième alinéa n'est pas mentionné sur un permis de conduire de catégorie A1, A2, A, B1, B ou BE, ou il est supprimé, si le demandeur ou le titulaire réussit une épreuve spécifique de contrôle des aptitudes et des comportements ou achève une formation spécifique, qui peut avoir lieu avant ou après l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements sur un véhicule équipé d'un changement de vitesses automatique.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour:

i) homologuer et superviser la formation spécifique, qui peut faire partie de la formation générale des conducteurs; ou

ii) organiser l'épreuve spécifique de contrôle des aptitudes et des comportements.

Les véhicules utilisés pour la formation ou l'épreuve visées au présent point sont équipés d'un changement de vitesses manuel et relèvent de la catégorie du permis de conduire demandé par les participants.

La formation comprend tous les éléments visés au point 6 ou 7 de la présente annexe, en accordant une attention particulière au fonctionnement du changement de vitesses. Chaque participant suit la partie pratique de la formation et fait la preuve de sa maîtrise des aptitudes et comportements sur la voie publique. La durée de la formation est d'au moins 7 heures.

La durée de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et la distance parcourue sont suffisantes pour évaluer les aptitudes et les comportements définis au point 6 ou 7 de la présente annexe, en accordant une attention particulière au fonctionnement du changement de vitesses.

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

Les États membres peuvent décider qu'aucune restriction aux véhicules à changement de vitesses automatique n'est inscrite sur le permis de conduire pour les véhicules des catégories BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E visés au point 5.1.b), lorsque le demandeur est déjà titulaire d'un permis de conduire sans la restriction prévue au point b) dans au moins une des catégories suivantes: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E, et a effectué les opérations décrites au point 8.4 lors de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements.

2) Les véhicules utilisés pour les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements répondent aux critères minimaux énumérés au présent point. Les États membres peuvent prévoir des critères plus contraignants ou en ajouter d'autres. Les États membres peuvent appliquer aux véhicules des catégories A1, A2 et A utilisés pour les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements une tolérance de 5 cm^3 en deçà de la cylindrée minimale requise.

a) Catégorie A1:

Motocycle de la catégorie A1 sans side-car, d'une puissance ne dépassant pas 11 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg et pouvant atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h.

Si le motocycle est équipé d'un moteur à combustion interne, la cylindrée du moteur est d'au moins 120 cm^3.

Si le motocycle est équipé d'un moteur électrique, le rapport puissance/poids du véhicule est d'au moins 0,08 kW/kg.

b) Catégorie A2:

Motocycle sans side-car d'une puissance d'au moins 20 kW mais ne dépassant pas 35 kW, avec un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg.

Si le motocycle est équipé d'un moteur à combustion interne, la cylindrée du moteur est d'au moins 250 cm^3.

Si le motocycle est équipé d'un moteur électrique, le rapport puissance/poids du véhicule est d'au moins 0,15 kW/kg.

c) Catégorie A:

Motocycle sans side-car dont la masse à vide est supérieure à 180 kg, d'une puissance minimale de 50 kW. L'État membre peut accepter une tolérance de 5 kg en deçà de la masse minimale requise.

Si le motocycle est équipé d'un moteur à combustion interne, la cylindrée du moteur est d'au moins 600 cm^3.

Si le motocycle est équipé d'un moteur électrique, le rapport puissance/poids du véhicule est d'au moins 0,25 kW/kg.

d) Catégorie B:

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

e) Catégorie BE:

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 peut atteindre une vitesse d'au moins 100 km/h et qui ne relève pas de la catégorie B; le compartiment à marchandises de la remorque consiste en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que l'automobile; la caisse fermée peut également être légèrement moins large que l'automobile à condition que la vue vers l'arrière ne soit possible qu'en utilisant les rétroviseurs extérieurs ou les caméras de l'automobile; la remorque est présentée avec un poids réel total minimum de 800 kg.

f) Catégorie B1:

Quadricycle motorisé pouvant atteindre une vitesse au moins égale à 60 km/h; ou, si le permis de conduire autorise la conduite de véhicules visés à l'article 9, paragraphe 4, premier alinéa, point c), le véhicule utilisé pour les épreuves de contrôle des aptitudes et des comportements répond aux conditions énoncées audit point.

g) 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 m, la largeur d'au moins 2,40 m et qui peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; est équipé d'ABS et muni d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) nº 165/2014; le compartiment à marchandises consiste en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que le compartiment conducteur; le véhicule est présenté avec un poids réel total minimum de 10 000 kg.

h) Catégorie CE:

Un véhicule articulé ou un ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie C et d'une remorque d'une longueur d'au moins 7,5 m; tant le véhicule articulé que l'ensemble ont une masse maximale autorisée d'au moins 20 000 kg, une longueur d'au moins 14 m et une largeur d'au moins 2,40 m, peuvent atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h, sont équipés d'ABS et munis d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) nº 165/2014; le compartiment à marchandises consiste en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que le compartiment conducteur; tant le véhicule articulé que l'ensemble sont présentés avec un poids réel total minimum de 15 000 kg; il est recommandé, à titre de bonne pratique, que le véhicule soit équipé d'une sellette d'attelage et d'une boîte de vitesses comprenant au moins huit rapports en marche avant;

i) Catégorie C1:

Véhicule de la catégorie C1 dont la masse maximale autorisée est d'au moins 4 000 kg, qui a une longueur d'au moins 5 m, peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h et qui est équipé d'ABS et muni d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) nº 165/2014; le compartiment à marchandises consiste en une caisse fermée au moins aussi large et aussi haute que le compartiment conducteur; lorsque le candidat ne doit pas être testé sur son aptitude à utiliser l'appareil de contrôle, il n'est pas nécessaire que le véhicule soit équipé de cet appareil.

j) Catégorie C1E:

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

k) 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, équipé d'ABS et muni d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) nº 165/2014.

l) Catégorie DE:

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

m) Catégorie D1:

Véhicule de la 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 et qui est équipé d'ABS et muni d'un appareil de contrôle conforme au règlement (UE) nº 165/2014.

n) Catégorie D1E:

Ensemble composé d'un véhicule d'examen de la catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée est d'au moins 1 250 kg et qui peut atteindre une vitesse d'au moins 80 km/h; le compartiment à marchandises de la remorque consiste en une caisse fermée d'une largeur et d'une hauteur de 2 m au minimum; la remorque est présentée avec un poids réel total minimum de 800 kg.

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

1) Préparation et contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière

Les demandeurs démontrent leur capacité à se préparer à conduire en toute sécurité en satisfaisant aux exigences suivantes:

a) mettre en place les équipements de protection tels que gants, bottes, vêtements et casque;

b) réaliser des contrôles aléatoires 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.

2) Manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière:

a) mettre le motocycle sur sa béquille, le débéquiller et le déplacer sans l'aide du moteur, en marchant à côté;

b) garer le motocycle en le mettant sur sa béquille;

c) exécuter au moins deux manœuvres à vitesse réduite, dont un slalom; cela doit rendre possible la vérification de l'actionnement de l'accélérateur, du frein, de l'équilibre, de la direction de la vision et de la position sur le motocycle, ainsi que de la position des pieds sur les repose-pieds. Si l'épreuve est effectuée sur un motocycle équipé d'un changement de vitesses manuel, cela se fait en combinaison avec l'actionnement de l'embrayage;

d) exécuter au moins deux manœuvres à vitesse plus élevée, dont une manœuvre au moins se fera à une vitesse d'au moins 30 km/h et une manœuvre consistera notamment à éviter un obstacle à une vitesse d'au moins 50 km/h; cela doit rendre possible la vérification de la position sur le motocycle, de la direction de la vision, de l'équilibre et de la technique de conduite. Si l'épreuve est effectuée sur un motocycle équipé d'un changement de vitesses manuel, une manœuvre doit être exécutée en deuxième ou troisième vitesse; cela doit rendre possible la vérification de la technique de changement de vitesses;

e) freiner: exécuter au moins deux exercices de freinage, y compris un freinage d'urgence à une vitesse d'au moins 50 km/h; cela doit 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 motocycle;

f) faire demi-tour, si possible.

3) Comportement en circulation

Les demandeurs effectuent toutes les opérations suivantes dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises:

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

b) emprunter des routes droites; croiser des véhicules, y compris dans des passages étroits;

c) négocier des virages;

d) traverser des carrefours: approche et franchissement d'intersections et de jonctions;

e) changer de direction, y compris faire une utilisation adéquate des indicateurs; tourner à droite et à gauche; changer de voie;

f) effectuer une approche/sortie d'autoroutes ou d'axes analogues, le cas échéant: s'insérer depuis la voie d'accélération; sortir par la voie de décélération;

g) dépasser/croiser: dépasser d'autres usagers de la route, y compris des usagers vulnérables de la route, si possible; dépasser des obstacles, par exemple des voitures en stationnement; se faire dépasser par d'autres véhicules et anticiper les angles morts d'autres véhicules, le cas échéant;

h) passer par des aménagements routiers particuliers, le cas échéant: carrefours giratoires, passages à niveau, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pistes cyclables, en faisant dûment attention, pentes prolongées en montée/en descente, tunnels;

i) réagir à des situations dangereuses et les anticiper; par dérogation à l'obligation d'effectuer les opérations dans des situations normales de circulation, ces opérations ne sont réalisées que lorsque la situation dangereuse se produit de manière accidentelle; il est également possible d'utiliser des simulateurs pour le contrôle de ces aptitudes;

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

7. Aptitudes et comportements à tester en ce qui concerne les catégories B, B1 et BE

1) Préparation et contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière

Les demandeurs démontrent leur capacité à se préparer à conduire en toute sécurité en satisfaisant aux exigences suivantes:

a) régler le siège si nécessaire afin d'obtenir une position assise correcte;

b) régler les rétroviseurs, les ceintures de sécurité et les appuie-tête, le cas échéant;

c) s'assurer que les portes sont fermées;

d) réaliser des contrôles aléatoires de l'état des pneumatiques, de la direction, des freins, 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;

e) contrôler les éléments liés à la sécurité du chargement du véhicule: caisse, tôles, portes de chargement, verrouillage de la cabine, mode de chargement, arrimage de la charge (catégorie BE uniquement);

f) contrôler le dispositif d'attelage et les connexions du système de freinage et du circuit électrique (catégorie BE uniquement).

2) Catégories B et B1: manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière

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

a) 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;

b) faire demi-tour en utilisant les marches avant et arrière;

c) garer le véhicule et quitter un espace de stationnement (parallèle, oblique ou perpendiculaire) en marche avant ou en marche arrière, sur terrain plat, en montée ou en descente;

d) freiner pour s'arrêter avec précision; l'exécution d'un arrêt d'urgence est toutefois facultative.

3) Catégorie BE: manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière

a) procéder à l'attelage et au dételage ou au dételage et au réattelage de la remorque à son véhicule tracteur; cette manœuvre doit notamment être effectuée avec le véhicule et sa remorque stationnant côte à côte, c'est-à-dire pas sur une même ligne;

b) effectuer une marche arrière en décrivant une courbe dont le tracé est laissé à l'initiative des États membres;

c) se garer de manière sûre pour charger/décharger.

4) Comportement en circulation

Les demandeurs effectuent toutes les opérations suivantes dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec les précautions requises:

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

b) emprunter des routes droites; croiser des véhicules, y compris dans des passages étroits;

c) négocier des virages;

d) traverser des carrefours: approche et franchissement d'intersections et de jonctions;

e) changer de direction en faisant une utilisation adéquate des indicateurs: tourner à droite et à gauche; changer de voie;

f) effectuer une approche et une sortie d'autoroutes ou d'axes analogues, le cas échéant: s'insérer depuis la voie d'accélération; sortir par la voie de décélération;

g) dépasser/croiser: dépasser d'autres usagers de la route, y compris des usagers vulnérables de la route, anticiper les angles morts, si possible; dépasser des obstacles, par exemple des voitures en stationnement; se faire dépasser par d'autres véhicules, le cas échéant;

h) conduire de manière autonome en suivant la signalisation routière, si possible;

i) passer par des aménagements routiers particuliers, le cas échéant: carrefours giratoires, passages à niveau, arrêts de tramway et d'autobus, passages pour piétons, pistes cyclables, en faisant dûment attention; pentes prolongées en montée et en descente; tunnels;

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

k) réagir à des situations dangereuses et les anticiper; par dérogation à l'obligation d'effectuer les opérations dans des situations normales de circulation, ces opérations ne sont réalisées que lorsque la situation dangereuse se produit de manière accidentelle; il est également possible d'utiliser des simulateurs pour le contrôle de ces aptitudes.

8. Aptitudes et comportements à tester en ce qui concerne les catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E

1) Préparation et contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière

Les demandeurs démontrent leur capacité à se préparer à conduire en toute sécurité en satisfaisant aux exigences suivantes:

a) régler le siège si nécessaire afin d'obtenir une position assise correcte;

b) régler les rétroviseurs, les ceintures de sécurité et les appuie-tête, le cas échéant;

c) réaliser un contrôle aléatoire de l'état des pneumatiques, de la direction, des freins, des feux, des dispositifs réfléchissants, des indicateurs de direction et de l'avertisseur sonore;

d) 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 (par exemple, huile moteur, liquide de refroidissement, liquide pour lave-glace); contrôler et utiliser le tableau de bord, y compris l'appareil de contrôle prévu dans le règlement (UE) nº 165/2014. Cette dernière exigence ne s'applique pas aux demandeurs d'un permis de conduire pour un véhicule de la catégorie C1 ou C1E ne relevant pas du champ d'application dudit règlement;

e) contrôler la pression d'air, les réservoirs d'air et la suspension;

f) contrôler les éléments de sécurité liés au chargement du véhicule: la caisse, les tôles, les portes de chargement, le mécanisme de chargement, le cas échéant, le verrouillage de la cabine, le cas échéant, le mode de chargement, l'arrimage de la charge (catégories C, CE, C1 et C1E uniquement);

g) contrôler le mécanisme d'attelage et les connexions du système de freinage et du circuit électrique (catégories CE, C1E, DE et D1E uniquement);

h) 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, DE, D1 et D1E uniquement);

i) (facultatif) lire une carte routière, planifier un itinéraire, et notamment utiliser des systèmes de navigation électroniques.

2) Conduite du véhicule tracteur sans remorque (catégories C1E, CE, D1E et DE uniquement)

Si le conducteur n'a pas déjà le droit de conduire les véhicules des catégories C1, C, D1 et D, respectivement, sa compétence pour conduire le véhicule tracteur doit être vérifiée avant une conduite en circulation avec une remorque attelée.

3) Manœuvres particulières à tester en relation avec la sécurité routière:

a) procéder à l'attelage et au dételage ou au dételage et au réattelage de la remorque à son véhicule tracteur; cette manœuvre doit notamment être effectuée avec le véhicule et sa remorque stationnant côte à côte, c'est-à-dire pas sur une même ligne, (catégories CE, C1E, DE et D1E uniquement);

b) effectuer une marche arrière en décrivant une courbe dont le tracé est laissé à l'initiative des États membres;

c) faire demi-tour, si possible;

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

e) se garer pour laisser monter ou descendre en toute sécurité des passagers d'un autobus (catégories D, DE, D1 et D1E uniquement).

4) Comportement en circulation

Les demandeurs effectuent toutes les opérations suivantes dans des situations normales de circulation, en toute sécurité et avec toutes les précautions requises:

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

b) emprunter des routes droites; croiser des véhicules, y compris dans des passages étroits;

c) négocier des virages;

d) traverser des carrefours: approche et franchissement d'intersections et de jonctions;

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

f) effectuer une approche et une sortie d'autoroutes ou d'axes analogues, le cas échéant: s'insérer depuis la voie d'accélération; sortir par la voie de décélération;

g) dépasser et croiser: dépasser d'autres usagers de la route, y compris des usagers vulnérables de la route, anticiper les angles morts (si possible); dépasser des obstacles, par exemple des voitures en stationnement; se faire dépasser par d'autres véhicules (le cas échéant);

h) passer par des aménagements routiers particuliers, le cas échéant: carrefours giratoires, passages à niveau, arrêts de tramway/d'autobus, passages pour piétons, pistes cyclables, en faisant dûment attention, pentes prolongées en montée et en descente, tunnels;

i) réagir aux situations dangereuses et les anticiper; par dérogation à l'obligation d'effectuer les opérations dans des situations normales de circulation, ces opérations ne sont réalisées que lorsque la situation dangereuse se produit de manière accidentelle; il est également possible d'utiliser des simulateurs pour le contrôle de ces aptitudes;

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

5) Conduite sûre et efficace du point de vue énergétique

Conduire de manière à garantir la sécurité et à réduire la consommation de carburant ou d'énergie et les émissions lors de l'accélération, de la décélération, des montées et des descentes (éco-conduite).

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

1) Pour chacune des situations de conduite visées aux points 6, 7 et 8, l'évaluation porte sur l'aisance du demandeur à manier les différentes commandes du véhicule et la maîtrise dont il fait preuve pour s'insérer dans la circulation en toute sécurité. Tout au long de l'épreuve, l'examinateur doit 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'examinateur ou de l'accompagnateur, sont sanctionnés par un échec. L'examinateur est toutefois libre de décider si l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements doit être menée à son terme.

Les examinateurs du permis de conduire sont formés pour évaluer correctement l'aptitude des demandeurs à conduire en toute sécurité. Le travail des examinateurs du permis de conduire est contrôlé et supervisé par une autorité agréée par l'État membre et répondant aux exigences énoncées à l'annexe IV, point 4.1.e), pour assurer une application correcte et homogène des dispositions relatives à l'appréciation des erreurs, conformément aux normes définies dans la présente annexe.

2) Au cours de leur évaluation, les examinateurs du permis de conduire veillent en particulier à déterminer si le demandeur fait preuve ou non d'un comportement défensif et courtois au volant. Cette appréciation prend en considération le style de conduite dans son ensemble, et l'examinateur en tient compte dans son évaluation globale de la conduite du demandeur. Il s'agit notamment d'évaluer si le demandeur conduit de façon adaptée et déterminée (c'est-à-dire sûre), en tenant compte des conditions routières et météorologiques, des autres véhicules et des intérêts des autres usagers de la route, en particulier des usagers vulnérables de la route, et s'il fait preuve d'anticipation.

3) L'examinateur du permis de conduire évalue en outre si le demandeur:

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

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

c) respecte les règles d'observation: observation panoramique; utilisation correcte des rétroviseurs; observation à distance lointaine, moyenne et proche;

d) respecte les règles en matière de priorités et cède le passage: respecte la priorité aux carrefours, aux intersections et aux jonctions; cède le passage dans d'autres situations (par exemple lors d'un changement de direction ou de voie ou au cours de manœuvres particulières);

e) se positionne correctement sur la route, dans les voies de circulation, les carrefours giratoires et les virages, en fonction du type et des caractéristiques du véhicule; le prépositionnement;

f) garde ses distances: 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, en particulier les usagers vulnérables de la route;

g) respecte les limitations et recommandations de vitesse: ne dépasse pas les vitesses maximales autorisées; adapte la vitesse aux conditions météorologiques et de circulation et, le cas échéant, aux limites nationales en vigueur; maintient une vitesse permettant de stopper dans la distance visible et libre; adapte la vitesse à la vitesse générale des usagers de même type;

h) respecte les 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;

i) respecte la signalisation: donne en temps utile les signaux nécessaires et corrects, indique correctement les directions, agit correctement en fonction de tous les signaux donnés par les autres usagers de la route;

j) contrôle le freinage et l'arrêt: ralentit à temps, freine ou stoppe en fonction des circonstances; anticipe; utilise les divers systèmes de freinage (uniquement pour les catégories C, CE, D et DE); utilise les systèmes de réduction de vitesse autres que les freins (uniquement pour les catégories C, CE, D et DE).

10. Durée de l'examen

La durée de l'examen et la distance parcourue sont suffisantes pour évaluer les aptitudes et les comportements prescrits au titre B de la présente annexe. Le temps de conduite sur route ne peut en aucun cas être inférieur à 25 minutes pour les catégories A, A1, A2, B, B1 et BE ou à 45 minutes pour les autres catégories. Cette durée ne comprend pas l'accueil du demandeur, la préparation du véhicule, le contrôle technique du véhicule en relation avec la sécurité routière, les manœuvres particulières, la vérification de la compétence visée au point 8.2 ou l'annonce du résultat de l'épreuve pratique.

11. Lieu de l'examen

La partie de l'examen destinée à évaluer les manœuvres particulières peut se dérouler sur un terrain spécial. La partie de l'examen destinée à évaluer les comportements en circulation a lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides ou 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 est utilisé de manière optimale afin d'évaluer le demandeur dans toutes les zones de circulation susceptibles d'être rencontrées, en mettant particulièrement l'accent sur le passage d'une zone à une autre.

Partie II

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

Les conducteurs de tout véhicule à moteur ont à tout moment les connaissances, les aptitudes et les comportements décrits dans la partie I, points 1 à 9, afin de pouvoir:

a) discerner et anticiper les dangers et les risques liés à la circulation et en évaluer la gravité;

b) maîtriser suffisamment leur véhicule afin de ne pas créer de situations dangereuses et de réagir de façon appropriée si de telles situations surviennent;

c) observer la réglementation relative à la circulation routière, notamment les règles qui ont pour objet de prévenir les accidents de la route et d'assurer la fluidité de la circulation;

d) 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;

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

f) contribuer à la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier les usagers vulnérables de la route, par une attitude respectueuse à l'égard d'autrui;

g) avoir une connaissance suffisante des facteurs de risque liés aux cyclistes, aux piétons et aux usagers de la micromobilité;

h) avoir une connaissance suffisante de la sécurité liée à l'utilisation de véhicules à carburant de substitution;

i) avoir une connaissance suffisante de l'utilisation des systèmes avancés d'aide à la conduite et des systèmes de conduite automatisée.

Les États membres peuvent prendre les dispositions nécessaires pour veiller à ce que les conducteurs qui n'ont plus les connaissances, les aptitudes et les comportements décrits dans la partie I, 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 À LA CONDUITE D'UN VÉHICULE À MOTEUR

DÉFINITIONS

1. Aux fins de la présente annexe, les conducteurs sont classés en deux groupes:

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

   Groupe 2: conducteurs de véhicules des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E.

   Le droit national peut prévoir que les exigences prévues dans la présente annexe pour les conducteurs du groupe 2 s'appliquent également aux conducteurs de véhicules relevant de la catégorie B et utilisant leur permis de conduire dans un but professionnel (taxis, ambulances, etc.).

2. Les demandeurs à la délivrance d'un premier permis de conduire ou au renouvellement d'un permis de conduire sont classés dans le groupe auquel ils appartiendront si le permis de conduire demandé est délivré ou renouvelé.

Titre 1

VISION

3. Tout demandeur d'un permis de conduire subit les évaluations appropriées pour s'assurer qu'il a une acuité visuelle compatible avec la conduite de véhicules à moteur et pour déterminer si un nouvel examen de leur champ visuel est nécessaire. S'il y a une raison de douter que le demandeur a une vision adéquate, il devrait être examiné par un professionnel compétent habilité par le droit national. Au cours de cet examen, l'attention porte plus particulièrement sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire, la sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes et la diplopie, ainsi que sur d'autres fonctions visuelles qui peuvent compromettre la sécurité de la conduite.

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

Groupe 1:

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

   En outre, le champ visuel horizontal n'est pas inférieur à 120° et s'étend d'au moins 50° vers la gauche et la droite et 20° vers le haut et le bas. Aucun défaut n'est présent dans un rayon de 20° par rapport à l'axe central.

   Si une maladie oculaire progressive est détectée ou déclarée, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé sous réserve d'un examen régulier de la vision du demandeur par un professionnel compétent habilité par la législation nationale.

2) Tout demandeur à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un œil, ou qui utilise seulement un œil (par exemple, en cas de diplopie), a une acuité visuelle d'au moins 0,5, avec correction optique s'il y a lieu. Le professionnel compétent habilité par la législation nationale certifie que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté et que le champ de vision de cet œil répond à l'exigence fixée au point 3.1).

3) Après l'apparition récente d'une diplopie ou la perte de la vision d'un œil, il est prévu une période d'adaptation d'une durée appropriée, par exemple six mois, au cours de laquelle la conduite est interdite. Au terme de cette période, la conduite n'est autorisée qu'après avis favorable de spécialistes de la vision et de la conduite, et peut être soumise à certaines exigences ou restrictions.

Groupe 2:

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

En outre, le champ visuel horizontal des deux yeux n'est pas inférieur à 160° et s'étend d'au moins 70° vers la gauche et la droite et 30° vers le haut et le bas. Aucun défaut n'est présent dans un rayon de 30° par rapport à l'axe central.

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

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

Titre 2

AUDITION

4. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout demandeur ou conducteur du groupe 2 atteint d'une déficience auditive sous réserve de l'avis délivré par les autorités médicales compétentes, sur la base d'un examen médical qui tiendra notamment compte des possibilités de compensation.

Titre 3

PERSONNES ATTEINTES D'UN HANDICAP PHYSIQUE

5. Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à tout demandeur ou conducteur atteint d'affections ou de troubles du système locomoteur qui rendent dangereuse la conduite d'un véhicule à moteur.

Groupe 1:

1) Un permis de conduire avec condition restrictive peut être délivré, après avis d'une autorité médicale compétente, à un demandeur ou conducteur atteint d'un handicap physique. Cet avis repose sur une évaluation médicale de l'affection ou du trouble en cause et, si besoin est, sur un test pratique. Il est 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 une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements démontre qu'avec ces dispositifs la conduite n'est pas dangereuse.

2) Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout demandeur ou conducteur atteint d'une affection évolutive sous réserve qu'il soit soumis à un contrôle régulier en vue de s'assurer qu'il est toujours capable de conduire son véhicule en toute sécurité.

Un permis de conduire peut être délivré ou renouvelé sans que le demandeur ne soit soumis à un examen médical régulier, dès lors que le handicap physique est stabilisé.

Groupe 2:

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

Titre 4

AFFECTIONS CARDIOVASCULAIRES

6. Les pathologies ou affections cardiovasculaires peuvent provoquer une altération subite des fonctions cérébrales qui constitue un danger pour la sécurité routière. Ces pathologies sont un motif de restrictions temporaires ou permanentes à la conduite.

1) Pour les pathologies cardiovasculaires suivantes, le permis de conduire ne peut être délivré ou renouvelé aux demandeurs ou conducteurs des groupes indiqués qu'après que la pathologie a été effectivement traitée et sous réserve de l'autorisation d'une autorité médicale compétente et, s'il y a lieu, d'une évaluation médicale régulière par un telle autorité:

a) bradyarythmies (bradyarythmie sinusale et troubles de la conduction) et tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) associées à des syncopes ou à des épisodes de syncope provoqués par des pathologies arythmiques (s'applique aux groupes 1 et 2);

b) bradyarythmies: maladie du nœud sinusal et troubles de la conduction avec bloc atrioventriculaire du deuxième degré (type Mobitz II), bloc atrioventriculaire du troisième degré ou bloc de branche alternant (s'applique au groupe 2 uniquement);

c) tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) avec:

i) pathologie cardiaque structurelle, en particulier tachycardie ventriculaire soutenue (s'applique aux groupes 1 et 2), ou

ii) tachycardie ventriculaire polymorphe non soutenue ou avec indication de défibrillateur (s'applique au groupe 2 uniquement);

d) symptômes d'angor (s'applique aux groupes 1 et 2);

e) implantation ou remplacement de stimulateur cardiaque permanent (s'applique au groupe 2 uniquement);

f) implantation ou remplacement de défibrillateur ou choc de défibrillateur, approprié ou non (s'applique au groupe 1 uniquement);

g) syncope (perte temporaire de connaissance et de tonus postural, caractérisée par un début rapide, une durée brève et une récupération spontanée, due à une hypoperfusion cérébrale globale, d'origine réflexe présumée, ou de cause inconnue, sans signe de cardiopathie sous-jacente) (s'applique aux groupes 1 et 2);

h) syndrome coronarien aigu (s'applique aux groupes 1 et 2);

i) angor stable, si les symptômes ne sont pas déclenchés par un exercice léger (s'applique aux groupes 1 et 2);

j) intervention coronarienne percutanée (ICP) (s'applique aux groupes 1 et 2);

k) pontage coronarien (s'applique aux groupes 1 et 2);

l) accident vasculaire cérébral (AVC) ou accident ischémique transitoire (AIT) (s'applique aux groupes 1 et 2);

m) sténose carotidienne sévère (s'applique au groupe 2 uniquement);

n) diamètre aortique maximal de plus de 5,5 cm (s'applique au groupe 2 uniquement);

o) insuffisance cardiaque:

i) classes NYHA (New York Heart Association) I, II et III (s'applique au groupe 1 uniquement),

ii) symptômes des classes NYHA I et II, à condition que la fraction d'éjection du ventricule gauche soit d'au moins 35 % (s'applique au groupe 2 uniquement);

p) transplantation cardiaque (s'applique aux groupes 1 et 2);

q) dispositif d'assistance cardiaque (s'applique au groupe 1 uniquement);

r) chirurgie valvulaire (s'applique aux groupes 1 et 2);

s) hypertension maligne (élévation de la pression artérielle systolique ≥ 180 mmHg ou diastolique ≥ 110 mmHg associée à des dommages imminents ou progressifs au niveau des organes) (s'applique aux groupes 1 et 2);

t) pression artérielle de niveau 3 (pression artérielle diastolique ≥ 110 mmHg et/ou systolique ≥ 180 mmHg) (s'applique au groupe 2 uniquement);

u) cardiopathie congénitale (s'applique aux groupes 1 et 2);

v) cardiomyopathie hypertrophique en l'absence de syncopes (s'applique au groupe 1 uniquement);

w) syndrome du QT long avec syncope, torsade de pointes (QTc) > 500 ms (s'applique au groupe 1 uniquement).

2) Pour les pathologies cardiovasculaires suivantes, le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé aux demandeurs ou conducteurs des groupes indiqués:

a) implantation d'un défibrillateur (s'applique au groupe 2 uniquement);

b) maladie vasculaire périphérique – anévrisme aortique thoracique et abdominal, lorsque le diamètre aortique maximal est tel qu'il expose à un risque élevé de rupture soudaine et donc à un événement invalidant soudain (s'applique aux groupes 1 et 2);

c) insuffisance cardiaque:

i) classe NYHA IV (s'applique au groupe 1 uniquement),

ii) classes NYHA III et IV (s'applique au groupe 2 uniquement);

d) dispositifs d'assistance cardiaque (s'applique au groupe 2 uniquement);

e) valvulopathie avec régurgitation aortique, sténose aortique, régurgitation mitrale ou sténose mitrale s'il est estimé que la capacité fonctionnelle correspond à la classe NYHA IV ou si des épisodes de syncope ont été rapportés (s'applique au groupe 1 uniquement);

f) valvulopathie de classe NYHA III ou IV, ou avec fraction d'éjection inférieure à 35 %, sténose mitrale et hypertension pulmonaire sévère ou avec signes échocardiographiques de sténose aortique sévère ou sténose aortique à l'origine de syncopes; à l'exception de la sténose aortique sévère totalement asymptomatique, si l'épreuve d'effort est négative (s'applique au groupe 2 uniquement);

g) cardiomyopathies structurelles et électriques – cardiomyopathie hypertrophique avec antécédents de syncope ou lorsqu'au moins deux des conditions ci-après sont réunies: épaisseur de la paroi du ventricule gauche > 3 cm, tachycardie ventriculaire non soutenue, antécédents familiaux de mort subite (parent du premier degré), pas d'élévation de la pression artérielle à l'effort (s'applique au groupe 2 uniquement);

h) syndrome du QT long avec syncope, torsade de pointes et QTc > 500 ms (s'applique au groupe 2 uniquement);

i) syndrome de Brugada, avec syncope ou mort subite cardiaque avortée (s'applique aux groupes 1 et 2).

Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé dans des cas exceptionnels, à condition que cela soit dûment justifié par un avis médical et sous réserve d'une évaluation médicale, effectuée par une autorité médicale compétente, attestant que le sujet est toujours capable de conduire un véhicule en toute sécurité compte tenu des effets de sa pathologie.

3) Autres cardiomyopathies

Le risque d'événements invalidants soudains est évalué pour les demandeurs ou conducteurs présentant des cardiomyopathies connues (cardiomyopathie ventriculaire droite arythmogène, cardiomyopathie par non-compaction, tachycardie ventriculaire polymorphe catécholaminergique et syndrome du QT court, par exemple) ou des cardiomyopathies non connues qui pourraient être découvertes. Une évaluation minutieuse par un spécialiste est nécessaire. Il est tenu compte des caractéristiques de diagnostic de la cardiomyopathie concernée.

4) Les États membres peuvent imposer des restrictions à la délivrance ou au renouvellement du permis de conduire pour les demandeurs ou conducteurs atteints d'autres pathologies cardiovasculaires.

Titre 5

DIABÈTE SUCRÉ

7. Aux fins des points suivants, on entend par:

a) cas d'«hypoglycémie sévère», les cas où l'assistance d'une tierce personne est nécessaire;

b) cas d'«hypoglycémie sévère récurrente», les cas où un deuxième épisode d'hypoglycémie sévère survient au cours d'une période de 12 mois.

Groupe 1:

1) Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à un demandeur ou conducteur atteint d'un diabète sucré. S'il suit un traitement médicamenteux entraînant un risque faible d'hypoglycémie, il fait l'objet d'un examen médical régulier, effectué par une autorité médicale compétente et adapté à chaque cas. S'il suit un traitement médicamenteux entraînant un risque élevé d'hypoglycémie susceptible d'avoir des conséquences sur son aptitude à la conduite, il fait l'objet d'un avis médical rendu par un professionnel de la santé agréé et compétent et d'un examen médical régulier, adapté à chaque cas, à des intervalles n'excédant toutefois pas dix ans.

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

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à un demandeur ou conducteur qui n'est pas suffisamment conscient des risques liés à l'hypoglycémie.

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à un demandeur ou conducteur atteint d'hypoglycémie sévère récurrente, à moins que cette délivrance ou ce renouvellement ne soit appuyé par l'avis d'une autorité médicale compétente et une évaluation médicale régulière effectuée par une telle autorité. En cas d'hypoglycémie sévère récurrente survenant durant les heures de veille, le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé jusqu'à ce que trois mois se soient écoulés depuis la dernière crise.

Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé dans des cas exceptionnels, à condition que cela soit dûment justifié par un avis médical rendu par une autorité médicale compétente et sous réserve d'une évaluation médicale régulière effectuée par une telle autorité, attestant que le sujet est toujours capable de conduire un véhicule en toute sécurité compte tenu des effets de sa pathologie.

Groupe 2:

3) La délivrance ou le renouvellement de permis de conduire du groupe 2 aux demandeurs ou conducteurs atteints de diabète sucré peut être envisagé. S'ils suivent un traitement médicamenteux pouvant provoquer une hypoglycémie, c'est-à-dire un traitement à base d'insuline et de certains cachets, les critères suivants sont appliqués:

a) aucune crise d'hypoglycémie sévère ne s'est produite au cours des douze derniers mois;

b) le conducteur est pleinement conscient des risques d'hypoglycémie;

c) le conducteur doit être en mesure de contrôler de manière adéquate les niveaux de glucose dans le sang en effectuant des contrôles réguliers, au moyen d'aides techniques, au moins deux fois par jour et lorsqu'il envisage de conduire;

d) le conducteur doit prouver qu'il comprend les risques liés à l'hypoglycémie;

e) il n'y a pas d'autre complication liée au diabète qui puisse interdire la conduite.

En outre, dans ces cas, le permis de conduire est délivré ou renouvelé sous réserve de l'avis favorable d'une autorité médicale compétente et à des examens médicaux réguliers effectués par une telle autorité, réalisés à des intervalles n'excédant pas trois ans.

4) Toute crise d'hypoglycémie sévère survenant durant les heures de veille, même hors de la conduite, est signalée et suivie d'une réévaluation du permis délivré.

Titre 6

MALADIES NEUROLOGIQUES ET SYNDROME DE L'APNÉE OBSTRUCTIVE DU SOMMEIL

8. Les règles suivantes s'appliquent aux demandeurs atteints de maladies neurologiques ou du syndrome de l'apnée obstructive du sommeil.

Titre 7

MALADIES NEUROLOGIQUES

1) Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à un demandeur ou conducteur atteint d'une affection neurologique grave, sauf si la demande est appuyée par un avis médical favorable rendu par un professionnel de la santé agréé et compétent.

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

Titre 8

SYNDROME DE L'APNÉE OBSTRUCTIVE DU SOMMEIL

2) Aux fins des points suivants:

le «syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré» correspond à un nombre d'apnées et d'hypopnées par heure (index d'apnées et hypopnées) compris entre 15 et 29;

le «syndrome de l'apnée obstructive du sommeil sévère» correspond à un index d'apnées et hypopnées supérieur ou égal à 30; ces deux syndromes sont associés à une somnolence diurne excessive.

3) Pour les demandeurs ou conducteurs pour lesquels il existe une suspicion du syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère, un avis médical plus approfondi est recueilli auprès d'un professionnel de la santé agréé et compétent avant la délivrance ou le renouvellement du permis de conduire. Il peut leur être recommandé de ne pas conduire jusqu'à ce que le diagnostic soit confirmé.

4) Le permis de conduire peut être délivré aux demandeurs ou conducteurs atteints d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère qui démontrent que leur affection fait l'objet d'un contrôle approprié, qu'ils suivent un traitement adéquat et qu'il y a une amélioration de leur somnolence, le cas échéant, qui est confirmée par l'avis médical d'un professionnel de la santé agréé et compétent.

5) Les demandeurs ou conducteurs atteints d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère sous traitement sont soumis à un examen médical régulier, au moins tous les trois ans pour les conducteurs du groupe 1 et au moins chaque année pour les conducteurs du groupe 2, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue.

Titre 9

ÉPILEPSIE

9. Les crises d'épilepsie ou 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.

Aux fins des points suivants, on entend par:

«épilepsie», une pathologie dans laquelle la personne concernée a subi deux crises d'épilepsie ou plus en moins de cinq ans;

«crise d'épilepsie provoquée», une crise déclenchée par un facteur causal identifiable qui peut être évité.

Une personne qui est victime d'une crise initiale ou isolée ou d'une perte de conscience doit être dissuadée de prendre le volant. Un spécialiste doit produire un rapport mentionnant la durée de l'interdiction de conduite et le suivi requis.

Il est extrêmement important que le syndrome épileptique spécifique et le type de crise de la personne concernée soient identifiés afin de pouvoir entreprendre une évaluation correcte de la sécurité de conduite de cette personne, y compris du risque de nouvelles crises, et de pouvoir mettre en place le traitement qui convient. Cette évaluation est effectuée par un neurologue.

Groupe 1:

1) Le permis de conduire d'un conducteur du groupe 1 considéré comme épileptique fait l'objet d'une évaluation tant qu'une période d'au moins cinq ans sans aucune crise ne s'est pas écoulée.

Si le demandeur ou conducteur est atteint d'épilepsie et tant qu'une période d'au moins cinq ans sans aucune crise ne s'est pas écoulée, il n'est pas considéré que les critères permettant d'obtenir un permis de conduire inconditionnel soient satisfaits.

2) Crise d'épilepsie provoquée: le demandeur ayant été victime d'une telle crise provoquée par un facteur causal identifiable qui est peu susceptible de se reproduire au volant peut être déclaré apte à la conduite au cas par cas, moyennant un avis neurologique. Le cas échéant, l'évaluation est conforme aux autres titres pertinents, relatifs, par exemple, à l'alcool et à d'autres facteurs de morbidité.

3) Première crise non provoquée ou crise unique: le demandeur ou conducteur ayant été victime d'une première crise d'épilepsie non provoquée peut être déclaré apte à la conduite après une période de six mois sans aucune crise, à condition qu'une évaluation médicale approprié ait été effectuée. Les demandeurs ou conducteurs dont les indicateurs pronostiques sont bons peuvent être autorisés à conduire plus tôt par les autorités nationales.

4) Autre perte de conscience: la perte de conscience est évaluée en fonction du risque de récurrence lors de la conduite.

5) Épilepsie: les conducteurs ou demandeurs peuvent être déclarés aptes à la conduite après une année sans crise.

6) Crises survenant exclusivement durant le sommeil: le demandeur ou conducteur qui n'a des crises que pendant son sommeil peut être déclaré apte à la conduite si ce schéma de crises est observé durant une période ne pouvant être inférieure à la période sans crise requise pour l'épilepsie. En cas d'attaques ou de crises lorsqu'il est éveillé, une période d'une année sans aucune nouvelle crise est requise avant que le permis puisse être délivré.

7) Crises sans effet sur la conscience ou la capacité d'action: le demandeur ou conducteur qui subit exclusivement des crises n'affectant pas sa conscience et ne causant pas d'incapacité fonctionnelle peut être déclaré apte à la conduite si ce schéma de crises est observé durant une période ne pouvant être inférieure à la période sans crise requise pour l'épilepsie. En cas d'attaques ou de crises d'un autre genre, une période d'une année sans nouvelle crise est requise avant que le permis puisse être délivré.

8) Crises dues à une modification ou à une réduction du traitement antiépileptique ordonnée par un médecin: il peut être recommandé au patient de ne pas conduire pendant six mois à compter du début de la réduction, puis pendant six mois à compter de l'arrêt du traitement. Si, après une crise survenant alors que le traitement médicamenteux a été modifié ou réduit sur avis d'un médecin, le traitement efficace précédemment suivi est réintroduit, le patient doit cesser de conduire pendant trois mois.

9) Après une opération chirurgicale visant à soigner l'épilepsie, les conducteurs ou demandeurs peuvent être déclarés aptes à la conduite après une année sans crise.

Groupe 2:

10) Le demandeur ou conducteur ne doit prendre aucun médicament antiépileptique durant toute la période sans crise requise. Un suivi médical approprié doit avoir été effectué. L'examen neurologique approfondi a montré l'absence de pathologie cérébrale notable et de signe d'activité épileptiforme dans le tracé de l'électroencéphalogramme (EEG). Un EEG et un examen neurologique approprié sont réalisés après une crise aiguë.

11) En cas de crise d'épilepsie provoquée, due à un facteur causal identifiable, un rapport neurologique favorable doit être fourni, attestant une période sans crise d'au moins un an et comportant une analyse électroencéphalographique. D'autres titres sont pris en compte. En cas de lésions cérébrales structurelles comportant un risque accru d'apparition de crises d'épilepsie, leur ampleur est évaluée au moyen d'un rapport neurologique.

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

13) Autre perte de conscience: la perte de conscience est évaluée en fonction du risque de récurrence lors de la conduite.

14) Épilepsie: sans suivre aucun traitement antiépileptique, le conducteur ne doit plus avoir eu de crises pendant dix ans. Les demandeurs ou conducteurs dont les indicateurs pronostiques sont bons peuvent être autorisés à conduire plus tôt par les autorités nationales. Cela s'applique aussi aux cas d'épilepsie dite «juvénile».

Certains troubles, comme une malformation artérioveineuse ou une hémorragie intracérébrale, comportent un risque accru de crises, même si aucune crise ne s'est encore manifestée. Dans une telle situation, un examen est effectué par une autorité médicale compétente.

Titre 10

TROUBLES MENTAUX

10. Les règles suivantes s'appliquent aux demandeurs ou conducteurs présentant des troubles mentaux ou des déficiences intellectuelles.

Groupe 1:

1) Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à un demandeur ou conducteur:

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

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

sauf si la demande est appuyée par un avis médical rendu par un professionnel de la santé agréé et compétent et sous réserve, si besoin est, d'un contrôle médical régulier. Une période de rémission préalable devrait être observée.

Groupe 2:

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

Titre 11

ALCOOL

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

Groupe 1:

1) Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à un demandeur ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool, ou qui ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool.

Au terme d'une période prouvée d'abstinence, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé si le demandeur ou conducteur fait l'objet d'un avis médical autorisé favorable rendu par un professionnel de la santé agréé et compétent et d'une période de contrôle médical régulier.

2) Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à un demandeur ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool ou qui ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool à condition que des technologies permettant de compenser la dépendance, comme l'utilisation obligatoire d'un éthylomètre antidémarrage, soient utilisées, et pour autant que le conducteur fasse l'objet d'un réexamen périodique de la poursuite du traitement visant à remédier à la dépendance ou à l'absence de dissociation entre conduite et consommation d'alcool. En cas de période prouvée d'abstinence, pouvant inclure la participation à des programmes de réadaptation comprenant un suivi et une surveillance médicale, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé sans qu'il ne soit recouru à ces technologies si le conducteur fait l'objet d'un avis médical rendu par un professionnel de la santé agréé et compétent et d'une période de contrôle médical régulier. Ce contrôle médical régulier peut être effectué pendant ou après l'utilisation de ces technologies, ou les deux.

Groupe 2:

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

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

Titre 12

STUPÉFIANTS ET MÉDICAMENTS

12. Les règles suivantes s'appliquent aux stupéfiants et médicaments.

Abus:

1) Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à un demandeur ou conducteur en état de dépendance vis-à-vis de substances psychotropes ou de stupéfiants ou qui, sans être dépendant, ne souhaite pas ou ne peut pas dissocier la conduite de la consommation, quelle que soit la catégorie de permis de conduire sollicitée.

Consommation régulière:

Groupe 1:

2) Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à un demandeur ou conducteur qui consomme régulièrement des substances psychotropes ou des stupéfiants, 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 compromet l'aptitude mentale ou physique à conduire.

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

Groupe 2:

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

Titre 13

AFFECTIONS RÉNALES

13. Les règles suivantes s'appliquent aux demandeurs atteints d'affections rénales.

Groupe 1:

1) Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à un demandeur ou conducteur atteint d'insuffisance rénale grave entraînant une limitation importante de sa capacité physique, sous réserve d'un avis médical rendu par un professionnel de la santé agréé et compétent et de contrôles médicaux réguliers.

Groupe 2:

2) Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à un demandeur ou conducteur atteint d'insuffisance rénale grave irréversible, sauf cas exceptionnels dûment justifiés par un avis médical rendu par un professionnel de la santé agréé et compétent et sous réserve de contrôles médicaux réguliers.

Titre 14

DISPOSITIONS DIVERSES

Groupe 1:

1) Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à un demandeur 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 rendu par un professionnel de la santé agréé et compétent et, si besoin est, de contrôles médicaux réguliers.

Groupe 2:

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

En règle générale, le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé à un demandeur ou conducteur atteint d'une affection non mentionnée dans la présente annexe mais qui est susceptible de constituer ou d'entraîner une incapacité fonctionnelle compromettant la sécurité de la conduite, sauf si la demande est appuyée par un avis médical rendu par un professionnel de la santé agréé et compétent et, si besoin est, le demandeur ou conducteur fait l'objet de contrôles médicaux réguliers.

ANNEXE IV

NORMES MINIMALES APPLICABLES AUX PERSONNES QUI FONT PASSER LES ÉPREUVES PRATIQUES DE CONDUITE

1. Compétences exigées d'un examinateur

1) Une personne habilitée à évaluer sur le plan pratique, dans un véhicule à moteur, l'aptitude à la conduite d'un candidat possède des connaissances et des compétences relatives aux éléments énumérés aux points 2) à 8) et comprend ces éléments.

2) Les compétences de l'examinateur lui permettent d'évaluer les aptitudes d'un candidat qui cherche à obtenir le permis de conduire de la catégorie pour laquelle l'épreuve de conduite est organisée.

3) Connaissances et compréhension de la conduite et évaluation:

a) théorie du comportement du conducteur;

b) perception des dangers et prévention des accidents; il s'agit notamment de comprendre la vulnérabilité des usagers de la route non motorisés et des usagers de véhicules motorisés à deux roues, et d'y prêter attention;

c) programme sur lequel sont fondées les normes applicables à l'épreuve de conduite;

d) exigences de l'épreuve de conduite;

e) législation routière applicable, y compris le droit national et de l'Union en vigueur et ses orientations interprétatives;

f) théorie et techniques en matière d'évaluation;

g) conduite défensive.

4) Compétences en matière d'évaluation:

L'examinateur est capable:

a) d'observer avec précision, de surveiller et d'évaluer les aptitudes générales du candidat, en particulier:

i) la reconnaissance correcte et globale des situations dangereuses;

ii) la détermination précise des causes et des effets probables des situations dangereuses;

iii) la mise en œuvre des compétences et la reconnaissance des erreurs;

iv) l'uniformité et la cohérence de l'évaluation;

b) d'assimiler rapidement des informations et d'extraire des éléments essentiels;

c) de se tourner vers l'avenir, d'identifier les problèmes potentiels et d'élaborer des stratégies pour les résoudre;

d) de fournir un retour d'information constructif en temps utile.

5) Compétences personnelles en matière de conduite:

Une personne habilitée à faire passer l'épreuve pratique du permis de conduire pour une catégorie donnée doit être capable de conduire le type de véhicule à moteur en question à un niveau constamment élevé.

6) Qualité du service:

a) déterminer et dire ce à quoi le candidat peut s'attendre pendant l'épreuve;

b) communiquer clairement, en choisissant un contenu, un style et des termes adaptés au public visé et au contexte, et répondre aux questions des candidats;

c) informer clairement les intéressés des résultats de l'épreuve;

d) traiter les candidats avec respect et sans discrimination.

7) Connaissance de la technique et de la physique automobiles, y compris:

a) connaissance de la technologie des véhicules (par exemple, direction, pneus, freinage, feux), surtout pour les motocycles et les poids lourds;

b) connaissance de la sécurité du chargement;

c) connaissance de la physique automobile (par exemple vitesse, frottements, dynamique, énergie).

8) Conduite économe en carburant ou en énergie et respectueuse de l'environnement.

2. Conditions générales

1) Un examinateur de la catégorie B:

a) est titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B depuis trois ans au moins;

b) a au moins 23 ans;

c) a réussi la qualification initiale prévue au point 3 et ensuite appliqué les dispositions relatives à l'assurance de la qualité et à la formation continue prévues au point 4;

d) a achevé une formation professionnelle permettant au moins de parvenir au terme du niveau 3 tel que défini dans la classification internationale type de l'éducation (CITE) de l'Unesco;

e) n'exerce pas simultanément les activités d'examinateur et de moniteur d'auto-école.

2) Un examinateur des autres catégories:

a) est titulaire d'un permis de conduire de la catégorie en question, ou possède une connaissance équivalente acquise par une qualification professionnelle adéquate;

b) a réussi la qualification initiale prévue au point 3 et ensuite appliqué les dispositions relatives à l'assurance de la qualité et à la formation continue prévues au point 4;

c) a été un examinateur qualifié de la catégorie B pendant au moins trois ans; cette exigence peut être levée si l'examinateur prouve:

i) qu'il a au moins cinq ans d'expérience de la conduite dans la catégorie concernée, ou

ii) qu'il a subi avec succès une évaluation théorique et pratique de son aptitude à la conduite d'un niveau supérieur à celui requis pour obtenir un permis de conduire, cette dernière exigence devenant ainsi superflue;

d) a achevé une formation professionnelle permettant au moins de parvenir au terme du niveau 3 tel que défini dans la CITE;

e) n'exerce pas simultanément les activités d'examinateur et de moniteur d'auto-école.

3) Norme professionnelle

Dans l'accomplissement de leur mission d'évaluation pratique, les examinateurs restent libres de toute influence extérieure, directe ou indirecte. Ils s'abstiennent de tout acte incompatible avec leurs fonctions et font preuve d'objectivité et d'impartialité dans l'accomplissement de leurs tâches.

4) Équivalences

a) Les États membres peuvent autoriser un examinateur à faire passer des épreuves de conduite pour les catégories AM, A1, A2 et A à condition qu'il ait réussi la qualification initiale requise au point 3 pour l'une de ces catégories.

b) Les États membres peuvent autoriser un examinateur à faire passer des épreuves de conduite pour les catégories C1, D, D1 et D à condition qu'il ait réussi la qualification initiale requise au point 3 pour l'une de ces catégories.

c) Les États membres peuvent autoriser un examinateur à faire passer des épreuves de conduite pour les catégories BE, C1E, CE, D1E et DE à condition qu'il ait réussi la qualification initiale requise au point 3 pour l'une de ces catégories.

3. Qualification initiale

1) Formation initiale

a) Avant qu'une personne puisse être autorisée à faire passer des épreuves de conduite, elle doit suivre avec succès le programme de formation établi le cas échéant par un État membre pour acquérir les compétences énoncées au point 1.

b) Pour chaque programme de formation, les États membres déterminent si le contenu du programme sera lié à l'autorisation de faire passer des épreuves de conduite pour une seule catégorie de permis de conduire ou pour plusieurs.

2) Examens

a) Avant qu'une personne puisse être autorisée à faire passer des épreuves de conduite, elle doit prouver qu'elle a atteint un niveau satisfaisant de connaissances, de compréhension, de compétences et d'aptitudes à l'égard des éléments énumérés au point 1.

b) Les États membres mettent en œuvre un processus d'examen qui évalue, selon une pédagogie appropriée, les compétences de la personne telles qu'elles sont définies au point 1, et plus particulièrement au point 1.4). Le processus d'examen satisfait aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil ([1]) et comporte à la fois un volet théorique et un volet pratique. L'évaluation peut si nécessaire être assistée par ordinateur. Les modalités précises concernant la nature et la durée des épreuves et évaluations relevant du cadre de l'examen sont laissées à l'appréciation de chaque État membre.

c) Pour chaque examen, les États membres déterminent si le contenu de l'examen sera lié à l'autorisation de faire passer des épreuves de conduite pour une seule catégorie de permis de conduire ou pour plusieurs.

4. Assurance de la qualité et formation continue

1) Assurance de la qualité

a) Les États membres mettent en place des dispositions relatives à l'assurance de la qualité permettant de maintenir le niveau des examinateurs du permis de conduire.

b) Les dispositions relatives à l'assurance de la qualité prévoient le contrôle des examinateurs sur leur lieu de travail, leur perfectionnement professionnel et le renouvellement de leur accréditation, leur formation continue et l'examen périodique des résultats des épreuves de conduite qu'ils ont fait passer.

c) Les États membres prévoient que chaque examinateur est soumis à un contrôle annuel mettant en œuvre les dispositions relatives à l'assurance de la qualité énumérées au point 4.1) b). Les États membres prévoient en outre que, au moins une fois tous les 5 ans, chaque examinateur est observé lors du déroulement des épreuves qu'il fait subir, pendant une période cumulée d'au moins une demi-journée, qui permet l'observation de plusieurs épreuves. Lorsque des problèmes sont constatés, des mesures correctrices sont prises. L'observateur est une personne habilitée à cet effet par l'État membre concerné.

d) Les États membres peuvent prévoir que, lorsqu'un examinateur est autorisé à faire passer des épreuves de conduite dans plusieurs catégories, le fait de s'acquitter de l'obligation d'observation pour les épreuves relatives à une catégorie revient à s'acquitter de cette obligation pour plusieurs catégories.

e) Le travail d'examen de la conduite fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle par un organisme habilité par l'État membre concerné, afin de garantir la mise en œuvre appropriée et cohérente de l'évaluation. Les États membres veillent à ce que les membres de cet organisme chargés du suivi et du contrôle soient impartiaux et indépendants des interventions extérieures ou des pressions politiques dans l'exercice de leurs fonctions.

([1]) Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2) Formation continue

a) Les États membres prévoient que, pour conserver leur habilitation, les examinateurs du permis de conduire, indépendamment du nombre de catégories pour lesquelles ils sont accrédités, suivent:

i) une formation continue régulière minimale de quatre jours au total par période de deux ans afin:

— de maintenir et de mettre à jour les connaissances et les compétences nécessaires en matière d'examen et de communication,

— de développer de nouvelles compétences devenues essentielles pour l'exercice de leur profession,

— de garantir qu'ils continuent à faire passer les épreuves de manière équitable et uniforme,

ii) une formation continue minimale d'au moins cinq jours au total par période de cinq ans afin de développer et de maintenir les compétences pratiques nécessaires à la conduite.

b) Les États membres prennent les mesures appropriées pour faire en sorte qu'une formation spécifique soit rapidement dispensée aux examinateurs dont la performance a été jugée gravement inadéquate par le système d'assurance de la qualité en vigueur.

c) La formation continue peut prendre la forme d'une séance d'information, d'une formation en salle de classe, d'un apprentissage traditionnel ou en ligne; elle peut être individuelle ou collective. Elle peut comporter le renouvellement de l'accréditation selon certaines normes si les États membres l'estiment approprié.

d) Les États membres peuvent prévoir que, lorsqu'un examinateur est habilité à faire passer des épreuves de conduite dans plusieurs catégories, le fait de s'acquitter de l'obligation liée à la formation continue pour les épreuves relatives à une catégorie revient à s'acquitter de cette obligation pour plusieurs catégories, sous réserve que la condition mentionnée au point 4.2) e) soit remplie.

e) Si un examinateur n'a pas fait passer d'épreuve dans une catégorie pendant une période de 24 mois, il se prête à une réévaluation adaptée avant d'être autorisé à faire passer des épreuves de conduite relatives à cette catégorie. Cette réévaluation peut avoir lieu dans le cadre de l'obligation prévue au point 4.2) a).

5. Droits acquis

1) Les États membres peuvent prévoir que les personnes habilitées à faire passer des épreuves de conduite immédiatement avant le 19 janvier 2013 sont autorisées à continuer à faire passer ces épreuves bien qu'elles ne soient pas autorisées à le faire conformément aux conditions générales fixées au point 2 ou au processus de qualification initiale prévu au point 3.

2) Ces examinateurs sont néanmoins soumis aux dispositions relatives au contrôle régulier et à l'assurance de la qualité prévues au point 4.

ANNEXE V

EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE DE FORMATION ET D'EXAMEN À SUBIR PAR LES CONDUCTEURS POUR LES ENSEMBLES DE VÉHICULES, Y COMPRIS LES VÉHICULES À CARBURANT DE SUBSTITUTION, POUR LES AUTOCARAVANES ET POUR LES VÉHICULES D'URGENCE

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour:

a) homologuer et superviser la formation prévue à l'article 10, paragraphe 1, point d), ou

b) organiser l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements prévue à l'article 10, paragraphe 1, point d).

Titre A

ENSEMBLES DE VÉHICULES

1. La durée de la formation des conducteurs est d'au moins 7 heures.

2. Contenu de la formation des conducteurs

La formation des conducteurs couvre les connaissances, aptitudes et comportements décrits à l'annexe II, points 2 et 7. Une attention particulière est accordée à la dynamique du mouvement du véhicule, aux critères de sécurité, au véhicule tracteur et à la remorque (dispositif d'attelage), au chargement correct et aux équipements de sécurité.

Une partie pratique inclut les exercices suivants: accélération, décélération, marche arrière, freinage, distance de freinage, changement de voie de circulation, freinage et manœuvre d'urgence, louvoiement de la remorque, dételage et réattelage d'une remorque à son automobile et stationnement.

Chaque participant suit la partie pratique de la formation et apporte la preuve de sa maîtrise des aptitudes et comportements sur la voie publique.

Les ensembles de véhicules utilisés au cours de la formation relèvent de la catégorie d'ensembles de véhicules pour laquelle le demandeur a demandé un permis de conduire.

3. Durée et contenu de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

La durée de l'épreuve de contrôle et la distance parcourue sont suffisantes pour évaluer les aptitudes et les comportements visés au point 2.

Titre B

AUTOCARAVANES ET VÉHICULES D'URGENCE

1. La formation des conducteurs a une durée d'au moins 7 heures et peut être organisée sur la voie publique ou sur circuit fermé.

2. Contenu de la formation des conducteurs

La formation des conducteurs couvre les connaissances, aptitudes et comportements décrits à l'annexe II, titre A, point 2, et, en ce qui concerne la catégorie C1, à l'annexe II, titre B, point 8. Une attention particulière est accordée à la dynamique du mouvement du véhicule, aux critères de sécurité, au chargement correct et aux équipements de sécurité.

Une partie pratique inclut les exercices suivants: accélération, décélération, marche arrière, freinage, distance de freinage, changement de voie de circulation, louvoiement de la remorque, dételage et réattelage d'une remorque à son automobile, freinage/manœuvre d'urgence et stationnement. En ce qui concerne les véhicules d'urgence, il convient de veiller particulièrement à ce que le conducteur dispose des compétences nécessaires pour gérer correctement les difficultés supplémentaires découlant de la conduite en situation d'urgence.

Les véhicules utilisés au cours de la formation relèvent de la catégorie des véhicules pour lesquels le demandeur a demandé un permis de conduire.

3. Durée et contenu de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

La durée de l'épreuve de contrôle et la distance parcourue sont suffisantes pour évaluer les aptitudes et les comportements visés au point 2.

ANNEXE VI

EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE DE FORMATION ET D'ÉVALUATION DES CONDUCTEURS DE MOTOCYCLES DE LA CATÉGORIE A (ACCÈS PROGRESSIF)

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour:

   a) homologuer et superviser la formation prévue à l'article 10, paragraphe 1, point c), ou

   b) organiser l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements prévue à l'article 10, paragraphe 1, point c).

2. La durée de la formation des conducteurs est d'au moins 7 heures.

3. Contenu de la formation des conducteurs

   La formation des conducteurs couvre tous les éléments visés à l'annexe II, point 6.

   Chaque participant suit la partie pratique de la formation et apporte la preuve de sa maîtrise des aptitudes et comportements sur la voie publique.

   Les motocycles utilisés au cours de la formation relèvent de la catégorie des motocycles pour lesquels le demandeur a demandé un permis de conduire.

4. Durée et contenu de l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements

   La durée de l'épreuve de contrôle et la distance parcourue sont suffisantes pour évaluer les aptitudes et les comportements visés au point 3.

ANNEXE VII

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 2006/126/CE	Règlement (UE) nº 383/2012	La présente directive
—	—	Article 1er
—	—	Article 2, points 1), 2), 3), 13) et 14)
Article 1er, paragraphe 1	—	Article 4, paragraphe 1
Article 1er, paragraphes 2, 3 et 4	—	Article 4, paragraphes 5 et 6
—	—	Article 3, paragraphes 1 à 5
Article 2, paragraphe 1	—	Article 3, paragraphe 6
Article 2, paragraphe 2	—	Article 4, paragraphe 3
Article 3, paragraphes 1 et 2	—	Article 4, paragraphe 2
Article 3, paragraphe 3	—	Article 4, paragraphe 4
—	—	Article 4, paragraphe 7
—	—	Article 5, paragraphes 1 à 5 et 7
Article 4, paragraphe 1, première phrase	—	Article 6, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, deuxième phrase	—	Article 7, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, troisième phrase	—	Article 2, point 4)
Article 4, paragraphe 2	—	Article 6, paragraphe 1, point a)
Article 4, paragraphe 2, premier tiret	—	Article 6, paragraphe 1, point a), et article 2, points 5), 6) et 7)
Article 4, paragraphe 2, deuxième tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point a)
Article, paragraphe 3	—	Article 6, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 3, premier tiret	—	Article 2, point 8)
Article 4, paragraphe 3, deuxième tiret	—	Article 2, point 9)
Article 4, paragraphe 3, point a), premier and deuxième tirets	—	Article 6, paragraphe 1, point b) i)
Article 4, paragraphe 3, point a), troisième tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point a)

Directive 2006/126/CE	Règlement (UE) nº 383/2012	La présente directive
Article 4, paragraphe 3, point b), premier tiret	—	Article 6, paragraphe 1, point b) ii)
Article 4, paragraphe 3, point b), deuxième tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 3, point c) i)	—	Article 6, paragraphe 1, point b) iii), premier tiret
Article 4, paragraphe 3, point c) i), premier tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point c) i)
Article 4, paragraphe 3, point c) ii)	—	Article 6, paragraphe 1, point b) iii), deuxième tiret
Article 4, paragraphe 3, point c) ii), premier tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point c) ii)
Article 4, paragraphe 4	—	Article 6, paragraphe 1, point c)
Article 4, paragraphe 4, premier tiret	—	Article 2, points 10) et 11)
Article 4, paragraphe 4, deuxième tiret	—	Article 1er, paragraphe 2, point b)
Article 4, paragraphe 4, point a)	—	Article 6, paragraphe 1, point c) i)
Article 4, paragraphe 4, point a), premier tiret	—	Article 6, paragraphe 1, point c) i), premier alinéa, et article 2, point 12)
Article 4, paragraphe 4, point a), deuxième tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point a)
Article 4, paragraphe 4, point a), troisième tiret	—	Article 6, paragraphe 1, point c) i), deuxième et troisième alinéas
Article 4, paragraphe 4, point b), sauf la dernière phrase	—	Article 6, paragraphe 1, point c) ii)
Article 4, paragraphe 4, point b), dernière phrase	—	Article 7, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 4, point c), sauf le dernier tiret	—	Article 6, paragraphe 1, point c) iii)
Article 4, paragraphe 4, point c), dernier tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 4, point d)	—	Article 6, paragraphe 1, point c) iv)
Article 4, paragraphe 4, point e), sauf le dernier tiret	—	Article 6, paragraphe 1, point c) v)
Article 4, paragraphe 4, point e), dernier tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point b)
Article 4, paragraphe 4, point f)	—	Article 6, paragraphe 1, point c) vi)
Article 4, paragraphe 4, point g), sauf le dernier tiret	—	Article 6, paragraphe 1, point c) vii)
Article 4, paragraphe 4, point g), dernier tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point d)
Article 4, paragraphe 4, point h)	—	Article 6, paragraphe 1, point c) viii)

Directive 2006/126/CE	Règlement (UE) nº 383/2012	La présente directive
Article 4, paragraphe 4, point i), sauf le dernier tiret	—	Article 6, paragraphe 1, point c) ix)
Article 4, paragraphe 4, point i), dernier tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point d)
Article 4, paragraphe 4, point j)	—	Article 6, paragraphe 1, point c) x)
Article 4, paragraphe 4, point k), sauf le dernier tiret	—	Article 6, paragraphe 1, point c) xi)
Article 4, paragraphe 4, point k), dernier tiret	—	Article 7, paragraphe 1, point f)
Article 4, paragraphe 5	—	Article 6, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 6, premier alinéa, point a)	—	Article 7, paragraphe 2, point a)
Article 4, paragraphe 6, premier alinéa, point b)	—	Article 7, paragraphe 2, point b)
Article 4, paragraphe 6, premier alinéa, point c)	—	Article 7, paragraphe 2, point c)
Article 4, paragraphe 6, premier alinéa, point d)	—	Article 7, paragraphe 2, point d)
Article 4, paragraphe 6, deuxième alinéa	—	Article 7, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 6, troisième et quatrième alinéas	—	Article 7, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 7, premier alinéa	—	Article 7, paragraphe 1, points e) et g)
Article 4, paragraphe 7, deuxième alinéa	—	Article 7, paragraphe 2, points e) et f)
Article 5	—	Article 8
Article 6, paragraphe 1	—	Article 9, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 2, point a)	—	Article 9, paragraphe 2, point a)
Article 6, paragraphe 2, point b)	—	Article 9, paragraphe 2, point b)
—	—	Article 9, paragraphe 2, point c)
—	—	Article 9, paragraphe 2, point d)
Article 6, paragraphe 2, point c)	—	Article 9, paragraphe 2, point e)
—	—	Article 9, paragraphe 2, point f)
Article 6, paragraphe 2, point d)	—	Article 9, paragraphe 2, point g)

Directive 2006/126/CE	Règlement (UE) nº 383/2012	La présente directive
Article 6, paragraphe 2, point e)	—	Article 9, paragraphe 2, point h)
Article 6, paragraphe 2, point f)	—	Article 9, paragraphe 2, point i)
Article 6, paragraphe 3	—	Article 9, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 4, points a) et b)	—	Article 9, paragraphe 4, points a) et b)
—	—	Article 9, paragraphe 4, premier alinéa, points c) et d), et deuxième, troisième et quatrième alinéas
Article 6, paragraphe 4, point c)	—	Article 9, paragraphe 2, point j)
—	—	Article 9, paragraphe 2, point k)
Article 7, paragraphe 1	—	Article 10, paragraphe 1
Article 7, paragraphe 2	—	Article 10, paragraphe 2, premier, deuxième et troisième alinéas
Article 7, paragraphe 3, premier alinéa	—	Article 10, paragraphe 3
Article 7, paragraphe 3, deuxième alinéa	—	—
Article 7, paragraphe 3, troisième alinéa	—	Article 10, paragraphe 2, quatrième alinéa
Article 7, paragraphe 3, quatrième alinéa	—	Article 10, paragraphe 2, quatrième alinéa
Article 7, paragraphe 3, cinquième alinéa	—	Article 10, paragraphe 2, cinquième alinéa
—	—	Article 10, paragraphe 2, sixième alinéa
Article 7, paragraphe 3, sixième alinéa	—	Article 10, paragraphe 2, septième alinéa
—	—	Article 10, paragraphe 2, huitième alinéa
Article 7, paragraphe 4	—	Article 10, paragraphe 4
Article 7, paragraphe 5	—	Article 10, paragraphe 5
—	—	Article 12
Article 8	—	Article 4, paragraphe 8, article 5, paragraphe 6, article 8, paragraphe 2, article 10, paragraphe 6, article 19, paragraphe 2, et article 25

Directive 2006/126/CE	Règlement (UE) nº 383/2012	La présente directive
Article 9	—	Article 26
Article 10	—	Article 19
Article 11, paragraphes 1, 2 et 3	—	Article 13, paragraphes 1, 2 et 3
Article 11, paragraphe 4	—	Article 16, paragraphes 1 et 2
Article 11, paragraphe 5	—	Article 13, paragraphe 4
—	—	Article 14
—	—	Article 15, paragraphes 1, 3, 4 et 6 à 10
Article 11, paragraphe 6	—	Article 15, 2 et 5
—	—	Article 16, paragraphes 3 et 4
—	—	Article 17
—	—	Article 18
Article 12	—	Article 20, paragraphe 1
—	—	Article 20, paragraphes 2, 3 et 4
Article 13	—	Article 21
Article 14	—	Article 24
Article 15, paragraphe 1	—	Article 22, paragraphe 1
Article 15, paragraphes 2 et 3	—	Article 22, paragraphe 2
Article 15, paragraphe 4	—	Article 22, paragraphe 3
—	—	Article 22, paragraphes 4, 5 et 6
—	—	Article 23
—	—	Article 27
—	—	Article 28
Article 16	—	Article 29
Article 17	—	Article 30

Directive 2006/126/CE	Règlement (UE) nº 383/2012	La présente directive
Article 18	Article 8	Article 31
Article 19	—	Article 32
Annexe I	—	Annexe I, parties A1, A2, D et E
—	Article 1er	—
—	Article 2, paragraphe 1	Annexe I, partie B, point 1)
—	Article 2, paragraphe 2	—
—	Article 2, paragraphe 3	—
—	Article 3	Annexe I, partie B, point 2)
—	Article 4	Annexe I, partie B, point 3)
—	Article 5, paragraphe 1	Annexe I, partie B, point 4)
—	Article 5, paragraphe 2	Annexe I, partie B, point 5)
—	Article 5, paragraphe 3	Annexe I, partie B, point 6)
—	Article 5, paragraphe 4	Annexe I, partie B, point 7)
—	Article 5, paragraphe 5	Annexe I, partie B, point 8)
—	Article 6	—
—	Article 7, paragraphe 1	Annexe I, partie B, point 9)
—	Article 7, paragraphe 2	Annexe I, partie B, point 10)
—	Annexe I	Annexe I, partie B1
—	Annexe II	Annexe I, partie B2
—	Annexe III	Annexe I, partie B3
—	Annexe IV	Annexe I, partie B4
Annexe II	—	Annexe II
Annexe III, sauf les points 3, 4 et 5	—	Annexe III
Annexe III, sauf les points 3, 4 et 5	—	Article 11

Directive 2006/126/CE	Règlement (UE) nº 383/2012	La présente directive
Annexe IV	—	Annexe IV
Annexe V	—	Annexe V, titre A
—	—	Annexe V, titre B
Annexe VI	—	Annexe VI
Annexe VII	—	—
Annexe VIII	—	Annexe VII