

Effets de certaines décisions de déchéance du droit de conduire dans l'ensemble de l'Union

2023/0055(COD) - 01/03/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir un cadre européen clair pour la déchéance du droit de conduire à l'échelle de l'UE.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : l'amélioration de la sécurité routière est un objectif primordial de la politique des transports de l'Union. Dans son cadre d'action de l'UE pour la sécurité routière 2021-2030, la Commission s'est de nouveau engagée à atteindre l'objectif ambitieux de se rapprocher de **zéro décès et de zéro blessure grave sur les routes de l'Union d'ici à 2050** (Vision zéro), ainsi que l'objectif à moyen terme de réduire les décès et les blessures graves de 50% d'ici à 2030.

Afin d'atteindre l'objectif d'amélioration de la sécurité routière, l'UE a appelé au **renforcement du cadre juridique de l'Union en matière de sécurité routière**, en mettant particulièrement l'accent sur la nécessité pour les États membres de coopérer en matière de déchéance du droit de conduire pour les conducteurs non-résidents.

En vertu du cadre juridique actuel, même lorsque le comportement d'un conducteur est extrêmement grave et devrait entraîner une déchéance du droit de conduire, cela ne peut se produire que si l'infraction a été commise dans l'État membre qui a délivré le permis de conduire. En vertu des règles actuelles, la déchéance du droit de conduire ne peut être appliquée à l'échelle de l'Union, ce qui conduit à une relative impunité des auteurs d'infractions routières. Pour éviter cela, la directive proposée vise à établir un système permettant d'appliquer certaines déchéances du droit de conduire à l'échelle de l'UE lorsqu'un État membre en a imposé une.

Bien que la proportion d'infractions commises avec des véhicules immatriculés à l'étranger varie considérablement d'un État membre à l'autre, en moyenne, environ 18% de toutes les infractions liées à la vitesse sont commises par des conducteurs non-résidents. En outre, environ 15% des infractions détectées automatiquement dans l'UE sont commises par des contrevenants non-résidents, dont quelque 96% sont des excès de vitesse.

Cette proposition fait partie d'un paquet qui concerne la révision de deux autres directives connexes:

- la directive (UE) 2015/413 facilitant [l'échange transfrontalier d'informations sur les infractions routières liées à la sécurité routière](#) ; et

- la directive 2006/126/CE relative au [permis de conduire](#).

CONTENU : la proposition de la Commission vise à assurer un niveau élevé de protection pour tous les usagers de la route dans l'Union. À cette fin, elle établit des règles prévoyant **un effet à l'échelle de l'Union des déchéances du droit de conduire** pour les principales infractions routières liées à la sécurité routière commises dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis de conduire de la personne concernée.

Le champ d'application de cette initiative couvre **les infractions routières qui contribuent le plus aux accidents de la route et aux décès**, à savoir : la vitesse excessive, la conduite en état d'ivresse, la conduite sous l'influence de drogues et le fait de causer la mort ou des lésions corporelles graves à la suite d'une infraction routière liée à la sécurité routière.

La proposition :

- établit le principe selon lequel une **déchéance du droit de conduire** prononcée par un État membre à l'encontre d'une personne qui n'a pas sa résidence normale dans cet État membre et qui est titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre doit avoir **des effets dans toute l'Union**;
- stipule que l'État membre de l'infraction est tenu de notifier à l'État membre de délivrance toute déchéance du droit de conduire **d'une durée d'au moins un mois**. La notification doit se faire au moyen d'un certificat type, transmis entre les points de contact nationaux des deux États membres concernés;
- autorise la Commission à adopter un acte d'exécution pour établir le format et le contenu du certificat type avant la date de transposition de la directive. Les éléments les plus importants que le certificat doit contenir sont énumérés dans cette disposition;
- fixe les règles relatives aux langues dans lesquelles le certificat peut être transmis et précise que le certificat doit être transmis via **RESPER** (le réseau d'échange d'informations relatives aux permis de conduire);
- stipule que l'État membre de délivrance doit prendre les mesures appropriées pour **garantir que la déchéance du droit de conduire s'applique à l'ensemble de l'Union**, à moins qu'un motif d'exemption ne s'applique;
- établit une **liste exhaustive des motifs d'exemption** sur la base desquels l'État membre de délivrance doit refuser de donner à la déchéance un effet à l'échelle de l'Union, ainsi qu'une liste de motifs d'exemption supplémentaires sur la base desquels il peut refuser de donner un tel effet à l'échelle de l'Union. La liste comprend des motifs d'exemption tels que le caractère incomplet du certificat, la limite d'âge de la personne concernée, l'immunité ou le privilège, ou le fait que la période restante de la déchéance du droit de conduire est inférieure à un mois;
- établit que l'État membre de délivrance doit prendre la mesure donnant un effet à l'échelle de l'Union à la déchéance du droit de conduire au plus tard 15 jours après la réception du certificat;
- impose à la Commission l'obligation de faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive proposée, y compris, en particulier, son impact sur la sécurité routière. Le rapport de la Commission doit être présenté cinq ans après la transposition de la directive proposée par les États membres.