




Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2003/0252(COD) codécision) Directive	Procédure terminée
Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte Modification 2017/0015(COD)	
Sujet 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PPE-DE GROSCH Mathieu	22/08/2006
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme	PPE-DE GROSCH Mathieu	28/07/2004
	RETT Politique régionale, transports et tourisme	PPE-DE GROSCH Mathieu	21/01/2004
	Commission pour avis précédente		
	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	PSE LANGE Bernd	21/01/2004
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	JURI Juridique et marché intérieur	PPE-DE FERRI Enrico	22/01/2004
	LIBE Libertés et droits des citoyens, justice, affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	JURI Affaires juridiques	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Agriculture et pêche	2774	19/12/2006
	Agriculture et pêche	2750	18/09/2006
	Transports, télécommunications et énergie	2721	27/03/2006
	Transports, télécommunications et énergie	2695	01/12/2005
	Transports, télécommunications et énergie	2671	27/06/2005
	Transports, télécommunications et énergie	2607	07/10/2004
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	BARROT Jacques	

Evénements clés			
20/10/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0621	Résumé
15/12/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
16/09/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/10/2004	Débat au Conseil	2607	Résumé
19/01/2005	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
03/02/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0016/2005	
22/02/2005	Débat en plénière		
23/02/2005	Résultat du vote au parlement		
23/02/2005	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0041/2005	Résumé
27/06/2005	Débat au Conseil	2671	Résumé
01/12/2005	Débat au Conseil	2695	Résumé
17/09/2006	Publication de la position du Conseil	09010/1/2006	Résumé
28/09/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
22/11/2006	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
27/11/2006	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0414/2006	
13/12/2006	Débat en plénière		
14/12/2006	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0587/2006	Résumé
19/12/2006	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
20/12/2006	Signature de l'acte final		
20/12/2006	Fin de la procédure au Parlement		
30/12/2006	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2003/0252(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Directive
	Modification 2017/0015(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2003)0621	21/10/2003	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0067/2004 JO C 112 30.04.2004, p. 0034-0038	31/03/2004	ESC	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0507/2004	31/03/2004	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE349.893	04/11/2004	EP	
Amendements déposés en commission	PE350.189	21/12/2004	EP	
Amendements déposés en commission	PE353.325	05/01/2005	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0016/2005	03/02/2005	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0041/2005 JO C 304 01.12.2005, p. 0138-0200 E	23/02/2005	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2005)1076/2	31/03/2005	EC	
Déclaration du Conseil sur sa position	12216/2006	11/09/2006	CSL	
Position du Conseil	09010/1/2006 JO C 295 05.12.2006, p. 0001-0047 E	18/09/2006	CSL	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE378.492	21/09/2006	EP	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2006)0547	21/09/2006	EC	Résumé
Amendements déposés en commission	PE378.835	25/10/2006	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A6-0414/2006	27/11/2006	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T6-0587/2006	14/12/2006	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2006)0859	18/12/2006	EC	Résumé
Projet d'acte final	03687/2006	20/12/2006	CSL	
Document de suivi	C(2012)2904	04/05/2012	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2006/126](#)
[JO L 403 30.12.2006, p. 0018](#) Résumé

[Rectificatif à l'acte final 32006L0126R\(01\)](#)
[JO L 019 23.01.2009, p. 0067](#)

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

OBJECTIF : réviser la législation européenne sur le permis de conduire de façon à réduire les possibilités de fraude, à garantir une liberté de circulation effective des conducteurs de l'UE et à améliorer la sécurité routière. **ACTE PROPOSÉ :** Directive du Parlement européen et du Conseil. **CONTENU :** la Commission propose une refonte de la directive 91/439/CEE relative aux permis de conduire. L'objectif est de combiner une plus grande liberté de circulation à des mesures anti-fraude plus strictes et à une meilleure sécurité routière, au bénéfice de tous les usagers des routes européennes. Le projet de nouvelle directive propose ainsi: - de supprimer la possibilité de délivrer le modèle de permis de conduire sur papier, au profit d'un modèle sous forme de carte plastique. Ce modèle permettra une protection accrue contre les fraudes. Les permis actuels en papier ne seront pas échangés mais cesseront d'être délivrés à compter de la date d'application de la nouvelle législation; - de permettre aux États membres qui le souhaitent d'insérer sur ce nouveau modèle de permis une puce électronique reprenant les informations imprimées sur la carte, afin de renforcer la protection contre les fraudes. L'utilisation de cette puce sera strictement limitée aux aspects liés au permis de conduire, afin de maintenir la possibilité de retirer le permis à la suite d'une infraction grave. Les spécifications techniques restent à fixer par la Commission dans le cadre d'une procédure de comitologie, afin d'assurer l'interopérabilité future; - d'instaurer une validité administrative limitée pour tous les nouveaux permis de conduire délivrés à partir de la date d'application de la directive proposée. Les titulaires conserveront leurs droits acquis, mais le renouvellement régulier du document limitera les possibilités de fraude en permettant la mise à jour des éléments de protection de tous les permis, ainsi que de la photographie du titulaire. Cela garantira également la libre circulation des conducteurs: tous les permis auront la même durée de validité, et seront valables dans n'importe quel État membre, sans condition, pour la même durée administrative. Tous les nouveaux permis de la catégorie A (motocycles) et B (voitures) délivrés après l'entrée en vigueur de la directive seront valables pendant 10 ans, ou 5 ans si le titulaire est âgé de plus de 65 ans. Tous les nouveaux permis de la catégorie C (camions) et D (autobus/autocars) seront valables pendant 5 ans, ou un an si le titulaire est âgé de plus de 65 ans. - de mettre fin au "tourisme du permis de conduire" en assurant une application cohérente et paneuropéenne du retrait de permis : la Commission propose de renforcer l'application du principe "un permis - un titulaire", ce qui empêchera un État membre de délivrer un permis à une personne déjà titulaire d'un permis de conduire dans un autre État membre, y compris lorsque ce premier permis a été retiré; - de renforcer, dans l'intérêt de la sécurité routière, l'accès progressif: aux motocycles les plus puissants, en modulant l'âge minimal entre 16 et 24 ans, selon les caractéristiques techniques du motocycle et l'expérience du conducteur ; aux camions et aux autobus/autocars les plus puissants; - d'introduire une nouvelle catégorie de permis pour les cyclomoteurs; - d'harmoniser la périodicité des contrôles médicaux pour les conducteurs professionnels; - d'instaurer des exigences minimales pour la qualification initiale et la formation des examinateurs du permis de conduire, jusqu'à présent laissés en dehors du champ d'application de la législation.?

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

Dans l'attente de la position adoptée par le Parlement européen en première lecture, le Conseil a dégagé une orientation générale sur la proposition de directive. Le texte prévoit qu'au plus tard six ans après l'entrée en vigueur de la directive, tous les nouveaux permis de conduire seront établis selon un modèle harmonisé au format carte plastique. Tous les nouveaux permis de conduire auront une durée de validité administrative limitée, à savoir dix ans pour les motocycles et voitures et cinq ans pour les camions et autobus/autocars.

L'accord dégagé par le Conseil comprend aussi les dispositions suivantes : la possibilité d'insérer une micropuce dans les permis de conduire; une harmonisation de la fréquence des contrôles médicaux pour les conducteurs professionnels; l'instauration d'un permis de conduire pour les cyclomoteurs; l'extension du principe de l'accès progressif aux permis de conduire pour les types de véhicules les plus puissants; l'instauration d'exigences minimales pour la qualification initiale et la formation continue des examinateurs du permis de conduire; la confirmation du principe du permis de conduire unique (un titulaire - un permis). En ce qui concerne les permis de conduire actuels, le Conseil a décidé que les États membres ne seraient pas obligés de les échanger contre un nouveau permis de conduire.

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

La commission a adopté le rapport de M. Mathieu GROSCH (PPE-DE, BE) modifiant la proposition en première lecture de la procédure de codécision:

- alors qu'aucun délai spécifique n'a été fixé pour remplacer les nombreux types de permis de conduire existants par un modèle unique, compte tenu des efforts pour les administrations, le modèle de permis de conduire toujours utilisé dans certains États membres devrait être progressivement retiré dans un délai de dix ans au profit d'un modèle en plastique de type «carte de crédit». Ces modèles en plastique pourront ensuite être mis en conformité avec le modèle européen unique dans un délai supplémentaire de dix ans. La commission a toutefois spécifié que l'échange des anciens permis de conduire ne devait en aucun cas se solder par une perte ou une restriction des droits acquis en ce qui concerne l'autorisation de conduire diverses catégories de véhicules;

- les États membres devraient être en mesure de stocker des informations supplémentaires dans la micropuce proposée afin de les insérer dans le modèle de carte en plastique. Dans ce cas, les dispositions pertinentes en matière de protection des données devront être respectées;

- la Commission devrait mettre en place et gérer un réseau d'échange international d'informations sur les permis de conduire entre chaque État membre, destiné à lutter contre les fraudes;

- afin de prévenir le «tourisme du permis de conduire», le texte devrait exiger de manière spécifique aux États membres de refuser de reconnaître la validité d'un permis de conduire délivré à une personne qui aurait été frappée de restriction, de suspension, de retrait ou de suppression du droit de conduire. De même, il faut exiger des États membres qu'ils refusent de délivrer des permis de conduire à des candidats frappés par de telles mesures;

- la proposition prévoyait que les permis pour les catégories de voitures et de motocycles délivrés à des conducteurs de 65 ans ou plus ne soient valables que pendant 5 ans. La commission a fait valoir qu'une restriction générale ne se justifiait pas pour les plus de 65 ans. Toutefois, elle souhaitait que les États membres puissent introduire une période de validité plus courte (3 ans) pour le premier permis délivré à des conducteurs débutants de camions et de autobus afin d'appliquer les mesures spéciales en matière de sécurité routière;

- concernant la question délicate des contrôles médicaux, elle a proposé que les États membres aient la possibilité de limiter la période de validité du permis de conduire dans certains cas, par exemple en présence de certaines affections. En ce qui concerne le cas spécifique du diabète, les conducteurs ne doivent pas passer de contrôles réguliers onéreux, même si les conducteurs insulinodépendants devraient être soumis à une autorisation médicale et être tenus d'informer leurs autorités nationales de toute modification de leur état;

- un grand nombre d'amendements ont été adoptés afin d'adapter les définitions techniques de certaines catégories de véhicules. En particulier, les détenteurs d'un permis de la catégorie B ayant suivi une formation volontaire sans examen seraient autorisés, à des fins non commerciales, à conduire un motor-home de maximum 4 250 kg. Les détenteurs d'un permis de la catégorie B devraient également être autorisés à tracter une remorque de maximum 3 500 kg et de conduire des tricycles à moteur. En outre, les véhicules à trois roues devraient être classés dans la catégorie A, conformément à leur puissance.

- concernant un autre domaine sensible - les limites d'âge -, la commission s'est efforcée d'introduire un degré de subsidiarité afin de tenir compte des traditions nationales. Elle a souligné le principe de «l'accès progressif» concernant les motocycles afin d'encourager les jeunes à acquérir de l'expérience sur des engins plus petits avant de passer à des motos plus puissantes, tout en spécifiant néanmoins que les États membres qui élèvent l'âge minimal pour conduire une moto doivent reconnaître les permis délivrés pour cette catégorie par d'autres États membres appliquant des limites d'âge différentes.

Enfin, d'autres amendements techniques ont exposé les spécifications détaillées contre les falsifications des cartes en plastique destinées aux permis de conduire, ont amélioré et ont étendu les dispositions relatives aux examinateurs et ont introduit de nouvelles annexes (VIa et VIb) sur la formation des conducteurs.

En adoptant le rapport de M. Mathieu GROSCH (PPE-DE, BE) par 548 voix pour, 103 voix contre et 9 abstentions, le Parlement européen approuve la proposition de la Commission sous réserve de nombreux amendements.

Le Parlement propose ainsi de retirer progressivement le modèle de permis de conduire communautaire en papier dans un délai de dix ans au seul profit d'un modèle de permis européen en plastique de type «carte de crédit». Ces modèles en plastique pourront ensuite être mis en conformité avec le modèle européen unique de permis de conduire dans un délai supplémentaire de dix ans.

Etant donné que la directive a pour objectif de remplacer les 110 modèles de permis de conduire existants par un modèle unique, les anciens permis de conduire devraient être échangés dans tous les États membres afin d'éviter que le modèle unique européen ne devienne un modèle européen de plus. Toutefois, l'échange des anciens permis de conduire ne devrait en aucun cas se solder par une perte ou une restriction des droits acquis en ce qui concerne l'autorisation de conduire diverses catégories de véhicules.

Le Parlement estime que les États membres doivent pouvoir insérer une puce s'ils le souhaitent, en tant que mesure antifraude supplémentaire. Un amendement a été introduit afin de permettre aux États membres de stocker des informations supplémentaires dans le microprocesseur, après consultation de la Commission, dès lors que cela ne va pas à l'encontre de l'application de la directive. Dans ce cas, les dispositions pertinentes en matière de protection des données devront être respectées.

Le Parlement s'est également prononcé en faveur de création d'un seul point de contact national pour fournir les informations sur les permis de conduire. En fait, il s'agirait de mettre en place un réseau européen de permis de conduire destiné à lutter contre les fraudes et le «tourisme du permis de conduire». Les États membres de l'UE pourraient ainsi refuser de délivrer un permis à un demandeur dont le permis aurait été frappé de restriction, de suspension voire retiré dans un autre pays européen. Ils pourraient également refuser de reconnaître la validité d'un permis qui a été délivré à une personne par un autre État membre au moment où le titulaire n'avait pas son domicile dans l'État membre de délivrance.

Le Parlement a également proposé une série d'amendements en vue d'améliorer la sécurité routière. Ainsi, les États membres devraient avoir la possibilité de modifier l'âge minimum pour les catégories de voitures et de motocycles afin d'améliorer la sécurité ou la mobilité sur la route. Toutefois, le principe de l'accès progressif doit être maintenu pour les motocycles. Il conviendrait également d'examiner la question de savoir si, à l'avenir, le principe de l'accès progressif ne devrait pas être étendu au secteur des automobiles.

La Commission avait proposé que les permis ordinaires délivrés à des conducteurs de 65 ans ou plus ne soient valables que pendant cinq ans. Mais les députés ont fait valoir qu'une restriction générale appliquée aux plus de 65 ans ne se justifiait pas. Concernant la question délicate des contrôles médicaux, ils ont décidé simplement que chaque État membre aura la possibilité de limiter la durée de validité du permis de conduire dans certains cas, par exemple en présence de certaines affections. Le Parlement estime enfin que des tests de la vue à partir de 45 ans pourraient notamment permettre d'améliorer la sécurité routière.

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

Le Conseil a pris note du rapport sur l'état des travaux de la Présidence concernant la proposition de directive relative au permis de conduire.

Pour rappel, les principaux objectifs de cette proposition de directive consistent à améliorer la libre circulation des citoyens, en garantissant et en facilitant la reconnaissance mutuelle de tous les permis, à réduire les possibilités de fraude et à accroître la sécurité routière.

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

Le Conseil a procédé à un échange de vues sur une proposition de directive relative au permis de conduire. Le Conseil est convenu de reprendre l'examen de ce point lors de sa prochaine session.

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

Le Conseil a adopté une position commune en vue de l'adoption d'une directive relative au permis de conduire, dont l'objectif est d'améliorer la libre circulation des citoyens en garantissant la reconnaissance mutuelle des permis par les États membres. La délégation du Royaume-Uni s'est abstenue.

La position commune reflète le résultat des contacts informels qui ont eu lieu entre le Parlement européen, la Commission et le Conseil. Bien que la proposition initiale ait été remaniée, le texte de la position commune conserve en substance tous les éléments principaux proposés par la Commission. Certaines modifications ont néanmoins été adoptées pour tenir compte, soit des préoccupations formulées par le Parlement en première lecture (notamment en ce qui concerne l'échange obligatoire de tous les permis de conduire existants), soit des questions soulevées par le Conseil.

La position commune traite donc des questions essentielles suivantes:

Le changement de classification des ensembles composés d'un véhicule tracteur et d'une remorque.

En ce qui concerne les ensembles de la catégorie B composés d'un véhicule tracteur et d'une remorque, la Commission propose de déplacer tous les ensembles avec des remorques de plus de 750 kg dans la catégorie BE. Le Parlement et le Conseil ont jugé cette disposition trop stricte. Toutefois, afin de répondre aux préoccupations en matière de sécurité routière, une formation d'une journée et/ou une épreuve pratique sont prévues pour toutes les combinaisons allant de 3.500 kg à 4.250 kg et lorsque la remorque dépasse 750 kg. Les exigences en matière de formation et d'examen pratique sont fixées dans une nouvelle annexe à la directive (annexe V).

Avec cette disposition, le Parlement et le Conseil garantissent, dans le respect des règles d'homologation des véhicules, que: i) le véhicule tracteur ne dépasse pas la limite de 3 500 kg ; ii) la masse maximale existante de 4.250 kg (3.500 kg + 750 kg) n'est pas dépassée.

En ce qui concerne la catégorie BE, il est convenu de permettre une masse maximale autorisée de 3.500 kg pour la remorque. Les ensembles

composés d'un véhicule tracteur de catégorie B et d'une remorque de plus de 3.500 kg ne peuvent être conduits qu'avec un permis de catégorie C1E.

Le régime d'accès aux motocycles : les trois institutions ont dégagé un accord sur le principe de l'accès progressif aux motocycles et sur l'âge requis pour la reconnaissance mutuelle des permis. Elles ont également introduit une catégorie spéciale pour les cyclomoteurs (catégorie AM) pour laquelle un permis peut être obtenu à partir de l'âge de 16 ans après avoir réussi une épreuve théorique. Les États membres peuvent imposer d'autres exigences et décider, s'ils le souhaitent, d'appliquer à la catégorie AM le principe de l'accès progressif.

En vue d'améliorer la sécurité routière et de réduire le nombre élevé d'accidents chez les motocyclistes jeunes ou novices, le Parlement et le Conseil ont retenu le principe, proposé par la Commission, d'un accès progressif aux motocycles ayant des spécifications supérieures. Par conséquent, ils ont fixé à 16 ans l'âge minimum pour les motocycles de catégorie A1 (motocycles légers) et à 18 ans pour les motocycles de catégorie A2 (motocycles de taille/poids moyens). L'écart de 2 ans doit également être respecté si un État membre décide de n'accorder un accès direct à la catégorie A1 qu'à l'âge de 17 ou 18 ans. Si le demandeur a acquis 2 ans d'expérience de conduite d'un motocycle de catégorie A1, il doit réussir une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements ou suivre une formation à la conduite de motocycles de catégorie A2.

L'âge minimum pour la catégorie A (motocycles lourds) est fixé à 20 ans à condition que le demandeur ait acquis un minimum de deux ans d'expérience de conduite de motocycles de la catégorie A2 et qu'il ait réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements ou suivi une formation.

En ce qui concerne l'accès direct aux motocycles les plus puissants, les trois institutions ont décidé de ne pas appliquer le principe de l'accès progressif et de fixer à 24 ans l'âge minimum unique partout dans la Communauté.

Le principe "une personne/un permis" : en vue de contrecarrer les tentatives de fraude, le Parlement et le Conseil adhèrent pleinement au principe "une personne/un permis" proposé par la Commission. La position commune réaffirme le principe selon lequel une personne ne peut être titulaire que d'un seul permis de conduire. Elle introduit également, en plus de l'obligation administrative de renouveler périodiquement le document, de nouvelles dispositions qui obligent les États membres:

- à refuser de délivrer un permis s'ils constatent que la personne qui en fait la demande détient déjà un permis de conduire;
- et, en ce qui concerne la délivrance, le remplacement, le renouvellement ou l'échange d'un permis de conduire, à vérifier auprès des autres États membres si l'intéressé est déjà titulaire d'un autre permis de conduire lorsqu'il existe des motifs raisonnables de le soupçonner.

Les États membres seront également tenus de refuser de délivrer un permis de conduire à une personne dont le permis de conduire fait l'objet d'une restriction, d'une suspension ou d'un retrait dans un autre État membre, ou de refuser de reconnaître la validité du permis de conduire de cette personne.

Afin d'améliorer la coopération entre les autorités des États membres et de faciliter les vérifications, les trois institutions ont approuvé la création d'un réseau des permis de conduire. La position commune prévoit également des normes minimales pour garantir un niveau élevé de protection du permis de conduire, ainsi qu'une disposition autorisant les États membres à introduire un microprocesseur dans le permis de conduire.

L'échange obligatoire de tous les permis existants.

Le Parlement et le Conseil ont approuvé le nouveau modèle de permis de conduire et le renouvellement obligatoire du document, mais ils ont décidé d'aller plus loin que la proposition de la Commission et d'ajouter une disposition prévoyant que tous les permis de conduire qui auront été délivrés avant la date d'entrée en vigueur de cette directive et seront encore valides et en circulation devront être remplacés par le nouveau modèle de permis de conduire au plus tard 26 ans après l'entrée en vigueur de cette directive.

Introduction d'un critère puissance/poids pour les motocycles légers : à la suite d'une disposition proposée par la Commission, le Parlement et le Conseil ont convenu d'introduire un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg pour les motocycles légers (catégorie A1). Cette mesure empêchera la fabrication de véhicules extrêmement légers capables d'une forte accélération et d'atteindre des vitesses élevées.

Nouvelles caractéristiques techniques pour les motocycles de poids moyen : afin d'éviter le "bridage" de motocycles lourds et de réduire ainsi les risques d'accident, le Parlement et le Conseil ont décidé de retenir la proposition de la Commission visant à introduire une disposition supplémentaire pour les motocycles de catégorie A2 prévoyant que ces véhicules ne peuvent être dérivés d'un véhicule développant plus du double de leur puissance.

Instauration d'un nouveau modèle de permis de conduire : afin de renforcer la protection contre la fraude et de réduire le nombre de modèles de permis en circulation, le Parlement et le Conseil ont décidé que le modèle communautaire de permis de conduire sur papier sera progressivement abandonné. Dès l'entrée en vigueur de la nouvelle législation, le seul modèle de permis de conduire délivré sera un modèle sous forme de carte plastique, de forme et de taille similaires à celles d'une carte de crédit, ce qui permettra de renforcer la sécurité des documents.

Exigences minimales concernant les examinateurs du permis de conduire : la Commission a décidé de proposer des exigences minimales harmonisées pour les examinateurs afin de rendre les résultats des épreuves comparables dans toute la Communauté. Le Parlement et le Conseil ont décidé de suivre la proposition de la Commission et ont convenu d'établir les conditions de base pour accéder à la profession d'examineur et de fixer les exigences minimales concernant leur qualification initiale ainsi que leur formation continue.

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

La position commune adoptée à la majorité qualifiée reflète le compromis intervenu entre la Commission, le Conseil et le Parlement européen suite aux négociations intervenues en juin 2005. Les éléments en discussion ayant fait l'objet d'un compromis repris dans la position commune concernent :

- § l'échange des permis de conduire existants dans un délai de 26 ans, à compter de la date d'application de la directive ;
- l'accès progressif aux motocycles, notamment un intervalle de 2 ans pour le passage d'une catégorie à l'autre et l'accès direct

établi à 24 ans pour les motocycles illimités. Les dénominations des catégories de motocycles reste celui suggéré par la Commission dans sa proposition initiale;

- le principe de l'unicité du permis de conduire qui permettra de contrecarrer les tentatives de fraudes et aura un effet de prévention sur le « tourisme du permis de conduire » ;
- les véhicules avec remorques : une formation d'une journée ou une épreuve pratique est prévue pour toutes les combinaisons allant de 3500 kg à 4250 kg et lorsque la remorque dépasse 750 kg.

La Commission considère que la position commune du Conseil ne modifie ni l'objectif principal ni l'esprit de sa proposition, et lui apporte son soutien. Elle se félicite de ce qu'elle reflète l'état des négociations interinstitutionnelles, permettant une adoption de cette proposition dès le stade de la deuxième lecture.

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

La commission a adopté le rapport de Mathieu GROSCH (PPE-DE, BE) approuvant en 2^e lecture de la procédure de codécision la position commune du Conseil sur la proposition de directive relative aux permis de conduire. La commission a déposé quelques amendements de nature technique afin de rendre la proposition plus conforme aux nouvelles règles de comitologie en matière de procédure réglementaire.

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport de codécision de Mathieu GROSCH (PPE-DE, BE), le Parlement européen a approuvé sans la modifier la position commune du Conseil sur le format unifié de permis de conduire pour toute l'UE. Les députés ont introduit cinq amendements techniques relatifs à la comitologie (nouvelle procédure de réglementation avec contrôle).

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

La Commission peut accepter tous les amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. Ces amendements visent à aligner la nouvelle directive relative aux permis de conduire sur la décision du Conseil du 17 juillet 2006 modifiant la décision 1999/468/CE fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission.

Permis de conduire: délivrance, validité, renouvellement (abrog. directive 91/439/CEE). Refonte

OBJECTIF : réviser la législation européenne sur le permis de conduire de façon à réduire les possibilités de fraude, à garantir une liberté de circulation effective des conducteurs de l'UE et à améliorer la sécurité routière.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire (refonte).

CONTENU : après approbation de cinq amendements votés par le Parlement européen en deuxième lecture, qui adaptent la directive aux nouvelles procédures de comité que le Conseil a adoptées en juillet 2006 (procédure de réglementation avec contrôle), le Conseil a adopté une directive destinée à assurer la reconnaissance mutuelle des permis de conduire par les États membres.

La directive répond à l'objectif des trois institutions consistant à procéder à une refonte de la directive existante et à y ajouter les dispositions nécessaires pour répondre aux besoins d'une société extrêmement mobile dans l'Union européenne élargie. Les objectifs principaux de la directive sont les suivants :

- 1) réduire les possibilités de fraude: suppression de la possibilité de délivrer le modèle de permis de conduire en papier, au profit d'un modèle sous forme de carte plastique; possibilité d'insérer une puce électronique sur le permis de conduire; instauration d'une validité administrative limitée pour tous les nouveaux permis délivrés à partir de la date d'application de la proposition ;
- 2) garantie de la liberté de circulation des citoyens par l'instauration d'une durée de validité administrative limitée et par l'harmonisation de la périodicité des contrôles médicaux pour les conducteurs professionnels ;
- 3) contribuer à améliorer la sécurité routière : instauration d'un permis de conduire pour les cyclomoteurs; extension du principe de l'accès progressif aux permis de conduire pour les types de véhicules les plus puissants; instauration d'exigences minimales pour la qualification initiale et la formation continue des examinateurs du permis de conduire; respect du principe de l'unicité des permis de conduire (un titulaire - un permis).

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

La Commission fera rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, y compris sur son impact sur la sécurité routière, au plus tôt le 19/01/2018.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 19/01/2007.

TRANSPOSITION : 19/01/2011.

APPLICATION : à partir du 19/01/2013.

