













Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procédure codécision) 2023/0053(COD) Directive</p>	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
<p>Permis de conduire</p> <p>Abrogation Directive 2006/126 2003/0252(COD) Modification Règlement 2018/1724 2017/0086(COD) Modification Directive 2022/2561 2021/0018(COD)</p> <p>Sujet 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p> Transports et tourisme</p>	<p> DELLI Karima</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> ŁUKACIJEWSKA Elżbieta Katarzyna</p> <p> VARIATI Achille</p> <p> RIQUET Dominique</p> <p> CAMPOMENOSI Marco</p> <p> LUNDGREN Peter</p> <p> KOUNTOURA Elena</p>	03/05/2023
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
<p> Marché intérieur et protection des consommateurs</p> <p> Libertés civiles, justice et affaires intérieures</p>	<p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p> <p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p>		
Conseil de l'Union européenne Commission européenne	DG de la Commission Mobilité et transports	Commissaire VĂLEAN Adina-Ioana	

Evénements clés

01/03/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0127	Résumé
17/04/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/12/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
11/01/2024	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0445/2023	Résumé
27/02/2024	Débat en plénière		
28/02/2024	Résultat du vote au parlement		
28/02/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0095/2024	Résumé

Informations techniques

Référence de procédure	2023/0053(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 2006/126 2003/0252(COD) Modification Règlement 2018/1724 2017/0086(COD) Modification Directive 2022/2561 2021/0018(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/11398

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2023)0127	01/03/2023	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2023)0350	01/03/2023	EC	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0128	01/03/2023	EC	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0129	01/03/2023	EC	
Document annexé à la procédure	N9-0032/2023 JO C 199 07.06.2023, p. 0013	25/04/2023	EDPS	
Comité économique et social: avis, rapport	CES1194/2023	14/06/2023	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE750.248	19/07/2023	EP	
Amendements déposés en commission	PE753.571	26/09/2023	EP	
Amendements déposés en commission	PE753.662	26/09/2023	EP	

Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A9-0445/2023	11/01/2024	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T9-0095/2024	28/02/2024	EP	Résumé

Informations complémentaires				
Document de recherche	Briefing	22/01/2024		

Permis de conduire

OBJECTIF : moderniser les règles en matière de permis de conduire.

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 : la sécurité routière dans l'UE s'est considérablement améliorée au cours des 20 dernières années. Le nombre de tués sur les routes a diminué de 61,5%, passant d'environ 51.400 en 2001 à environ 19.800 en 2021. Cependant, l'amélioration de la sécurité routière n'a pas été suffisante.

Les règles relatives au permis de conduire sont des éléments essentiels de la politique commune des transports; elles contribuent à l'amélioration de la sécurité routière et facilitent la libre circulation des personnes qui s'installent dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis. Toutefois, le cadre actuel doit être mis à jour pour être plus durable, inclusif, intelligent et résilient. Les procédures administratives doivent être simplifiées et numérisées afin de supprimer les derniers obstacles, tels que les charges administratives, à la libre circulation des conducteurs résidant dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis.

Un cadre harmonisé pour les permis de conduire standard de l'Union devrait englober les permis de conduire physiques et mobiles et prévoir leur reconnaissance mutuelle, lorsqu'ils ont été dûment délivrés conformément à la présente directive.

La présente proposition constitue la troisième révision des règles relatives au permis de conduire introduites pour la première fois en 1980 par la directive 80/1263/CEE, suivie de la deuxième directive relative au permis de conduire 91/439/CEE et de la troisième directive relative au permis de conduire 2006/126/CE.

Cette proposition fait partie d'un paquet qui concerne également :

- une proposition de directive modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant [l'échange transfrontalier d'informations sur les infractions en matière de sécurité routière](#);

- une proposition de directive relative à l'effet à l'échelle de l'Union de certaines [décisions de déchéance du droit de conduire](#).

CONTENU : la proposition de la Commission vise à améliorer la sécurité routière et à faciliter la libre circulation des personnes dans l'Union européenne, tout en contribuant à un transport routier durable et à sa transformation numérique :

- en améliorant les compétences, les connaissances et l'expérience en matière de conduite, et en réduisant et en sanctionnant les comportements dangereux;
- en garantissant l'aptitude physique et mentale des conducteurs dans l'ensemble de l'UE;
- en supprimant les obstacles inadéquats ou inutiles auxquels se heurtent les candidats et les titulaires de permis de conduire.

Les règles révisées accordent une attention particulière aux besoins de sécurité routière de tous les groupes de la société, notamment les usagers de la route vulnérables tels que les piétons, les cyclistes, les utilisateurs de véhicules à deux roues motorisés, les utilisateurs de dispositifs de mobilité personnelle et les personnes handicapées ou à mobilité et orientation réduites.

La proposition ne s'applique pas aux véhicules à moteur se déplaçant sur des roues ou des chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction principale réside dans leur force de traction, qui sont spécialement conçus pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques utilisés dans le cadre d'opérations agricoles ou forestières, et dont l'utilisation pour transporter des personnes ou des marchandises sur la route ou pour tirer, sur la route, des véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises n'est qu'une fonction secondaire.

Les principales mesures de la proposition sont les suivantes :

- une période probatoire d'au moins deux ans pour les conducteurs débutants après la réussite de l'examen, et une règle de tolérance zéro pour la conduite en état d'ébriété;
- la possibilité pour les jeunes de passer leur examen et de commencer la conduite accompagnée de voitures et de camions dès l'âge de 17 ans, afin d'acquérir de l'expérience de conduite;
- l'adaptation de la formation et de l'examen des conducteurs afin de mieux les préparer à la présence d'usagers vulnérables sur la route. Cela permettra d'améliorer la sécurité des piétons, des cyclistes et des utilisateurs de scooters et de vélos électriques, à mesure que l'UE se dirige vers une mobilité urbaine plus durable;
- une évaluation plus ciblée de l'aptitude médicale, tenant compte des progrès réalisés dans le traitement médical de maladies telles que le diabète. Les conducteurs seront également encouragés à mettre à jour leurs compétences et leurs connaissances en matière de conduite afin de suivre l'évolution technologique;

- l'introduction d'un permis de conduire numérique, accessible au moyen d'un téléphone portable ou d'un autre appareil numérique, qui serait reconnu dans toute l'Union européenne. Il sera beaucoup plus facile de remplacer, renouveler ou échanger un permis de conduire puisque toutes les procédures se feront en ligne. Dans le même ordre d'idées, il sera également plus facile pour les citoyens de pays non membres de l'UE, dont les normes de sécurité routière sont comparables, d'échanger leur permis de conduire contre un permis de l'UE;

- les règles d'essai actualisées tiendront compte de la transition vers les véhicules à émission zéro. Elles évalueront, par exemple, les connaissances et les compétences liées aux systèmes avancés d'aide à la conduite et à d'autres technologies automatisées. Les conducteurs débutants apprendront également comment leur style de conduite influe sur leurs émissions - le moment où ils changent de vitesse, par exemple. Il est proposé que la masse autorisée d'un véhicule de catégorie «B» soit ajustée pour les véhicules à carburant alternatif, étant donné que les véhicules à zéro émission transportant une batterie peuvent être plus lourds.

Implications budgétaires

Les incidences sur le budget de l'Union concernent principalement la mise en place d'une plateforme d'information permettant aux autorités d'échanger des informations sur l'aptitude physique et mentale à la conduite et l'élaboration d'un programme de formation (en ligne) pour les médecins généralistes, pour un montant compris entre 0,7 et 1,1 million d'euros.

Permis de conduire

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapporteur de Karima DELLI sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objectif

La directive proposée 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, du retrait, de la restriction, de la suspension et de l'annulation des permis de conduire; d) certains aspects applicables aux conducteurs novices.

Permis de conduire physique et permis de conduire mobile

Les députés ont suggéré qu'au plus tard quatre ans après la date d'adoption, les demandeurs se voient délivrer à la fois un permis de conduire mobile et un permis de conduire physique par défaut.

Les États membres devraient veiller à ce que, au plus tard le 19 janvier 2033 (au lieu de 2030), tous les permis de conduire physiques délivrés ou en circulation remplissent toutes les exigences prévues par la directive.

Les applications électroniques établies pour les permis de conduire mobiles devraient être fondées sur les portefeuilles européens d'identité numérique conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil et leur sécurité devrait être garantie à un niveau approprié. Le traitement des données à caractère personnel devrait être effectué en appliquant les principes relatifs à la minimisation des données, à la limitation des finalités et à la protection des données dès la conception et par défaut.

La Commission devrait apporter une assistance aux États membres, qui devraient travailler ensemble à l'utilisation et à la reconnaissance mondiales du permis de conduire mobile européen.

Catégories de permis

Le rapport précise que le permis de conduire doit autoriser la conduite des véhicules à moteur des catégories T (tracteurs à roues).

Limites d'âge

Les députés sont convenus de permettre aux jeunes de 18 ans d'obtenir un permis de conduire pour camions ou bus avec jusqu'à 16 passagers, à condition qu'ils soient titulaires d'un certificat de compétence professionnelle. Si ce n'est pas le cas, la limite d'âge sera portée à 21 ans. En outre, les jeunes de 17 ans pourraient également bénéficier d'un permis de conduire pour les camions s'ils sont accompagnés d'un conducteur expérimenté.

Tout État membre pourrait abaisser l'âge minimum pour les catégories D et DE pour les conducteurs professionnels d'autobus et d'autocars à 19 ans sur leur territoire, à condition que les conducteurs aient suivi une formation professionnelle complète et soient titulaires d'un CAP (18 ans s'ils conduisent ces véhicules sans passagers).

Conducteurs novices

Les députés estiment que pour les conducteurs novices, il y a lieu d'établir une période probatoire d'au moins deux ans. Si le conducteur novice est déjà titulaire d'un permis de conduire valable pour une autre catégorie, la période probatoire ne devrait comprendre que la période probatoire restante du permis de conduire existant, sans être inférieure à 6 mois.

Au cours de cette période, les conducteurs devraient être soumis à des règles et sanctions à l'échelle de l'Union plus strictes en cas d'infraction due à l'influence de l'alcool ou de la drogue, de l'excès de vitesse, de l'utilisation de véhicules non autorisés, de la non-utilisation d'équipements de sécurité ou de la conduite sans permis de conduire en cours de validité. Les autorités chargées de faire appliquer la législation pourraient devoir établir un seuil technique de tolérance zéro pour leurs mesures efficaces, qui ne devrait pas être supérieur à 0,2 g/ml, afin de tenir compte de l'exposition accidentelle à l'alcool.

Délivrance, validité et renouvellement

Lorsqu'ils délivrent ou renouvellent des permis de conduire des catégories AM, A, A1, A2, B, B1 et BE, les États membres devraient imposer un contrôle des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite telles qu'exposées à l'annexe III via un avis médical motivé par une autorité médicale dont la compétence est pertinente au regard de la complexité de l'une ou plusieurs des incapacités

éventuelles mentionnées à l'annexe III dont souffrirait le conducteur en plus de l'autoévaluation prévue dans ladite annexe.

Les États membres devraient :

- établir des lignes directrices fondées sur des données probantes permettant aux médecins généralistes et aux médecins de famille de détecter les personnes susceptibles de présenter un risque pour la conduite d'une voiture et agir en coordination avec les autorités chargées de délivrer les permis de conduire;
- mettre en place des campagnes nationales de sensibilisation du grand public aux signaux mentaux ou physiques susceptibles de constituer un risque pour la conduite d'un véhicule.

La Commission européenne devrait élaborer une formation en ligne à l'intention des médecins généralistes, pour leur permettre d'évaluer tous les aspects de l'aptitude à la conduite d'un candidat.

Actualisation des compétences

Les députés soutiennent une proposition visant à adapter la formation et les tests des conducteurs afin de mieux les préparer à des situations de conduite réelles et de développer leur sensibilisation aux risques, en particulier auprès des usagers vulnérables tels que les piétons, les cyclistes et les usagers de trottinettes électriques et de vélos électriques.

L'utilisation sans risque du téléphone pendant la conduite, la conduite dans des conditions hivernales (neige et chaussées glissantes), les risques d'angle mort, les systèmes d'assistance au conducteur et l'utilisation du véhicule en relation avec l'environnement et les émissions feront également partie des épreuves de conduite.

Permis de conduire

Le Parlement européen a adopté par 339 voix pour, 240 contre et 37 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Permis de conduire physique et permis de conduire mobile

Les députés ont suggéré qu'au plus tard quatre ans après la date d'adoption, les demandeurs se voient délivrer à la fois un permis de conduire mobile et un permis de conduire physique par défaut.

Les États membres devraient veiller à ce que, au plus tard le 19 janvier 2033 (au lieu de 2030), tous les permis de conduire physiques délivrés ou en circulation remplissent toutes les exigences prévues par la directive.

Les applications électroniques établies pour les permis de conduire mobiles devraient être fondées sur les portefeuilles européens d'identité numérique conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil et leur sécurité devrait être garantie à un niveau approprié. Le traitement des données à caractère personnel devrait être effectué en appliquant les principes relatifs à la minimisation des données, à la limitation des finalités et à la protection des données dès la conception et par défaut.

La Commission devrait apporter une assistance aux États membres, qui devraient travailler ensemble à l'utilisation et à la reconnaissance mondiales du permis de conduire mobile européen.

Limites d'âge

Les députés sont convenus de permettre aux jeunes de 18 ans d'obtenir un permis de conduire pour camions ou bus avec jusqu'à 16 passagers, à condition qu'ils soient titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP). La limite d'âge serait de 21 ans pour les autobus sans limite de passagers pour les conducteurs professionnels utilisant leur permis de conduire au niveau national et international, à condition qu'ils soient titulaires d'un CAP. En outre, les jeunes de 17 ans pourraient également bénéficier d'un permis de conduire pour les camions s'ils sont accompagnés d'une personne occupant le siège passager et en mesure de les guider pendant la conduite.

Tout État membre pourrait abaisser l'âge minimum pour les catégories D et DE pour les conducteurs professionnels d'autobus et d'autocars à 19 ans sur leur territoire, à condition que les conducteurs aient suivi une formation professionnelle complète et soient titulaires d'un CAP (18 ans s'ils conduisent ces véhicules sans passagers).

Conducteurs novices

Les députés estiment que pour les conducteurs novices, il y a lieu d'établir une période probatoire d'au moins deux ans. Si le conducteur novice est déjà titulaire d'un permis de conduire valable pour une autre catégorie, la période probatoire ne devrait comprendre que la période probatoire restante du permis de conduire existant, sans être inférieure à 6 mois.

Au cours de la période probatoire, les conducteurs devraient être soumis à des règles et sanctions à l'échelle de l'Union plus strictes en cas d'infraction due à l'influence de l'alcool ou de la drogue, de l'excès de vitesse, de l'utilisation de véhicules non autorisés, de la non-utilisation d'équipements de sécurité ou de la conduite sans permis de conduire en cours de validité.

Les États membres devraient établir des règles relatives aux sanctions applicables aux conducteurs novices qui conduisent avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,2 g/ml ou sous l'influence de substances psychotropes ou de stupéfiants. Les autorités chargées de faire appliquer la législation pourraient devoir établir un seuil technique de tolérance zéro pour leurs mesures efficaces, qui ne devrait pas être supérieur à 0,2 g/ml, afin de tenir compte de l'exposition accidentelle à l'alcool.

Les jeunes conducteurs auraient l'obligation d'apposer un disque standard de l'Union sur le pare-brise arrière de leur véhicule pendant toute la durée de la période probatoire.

Délivrance, validité et renouvellement

Les députés ne sont pas favorables aux dispositions prévoyant que les États membres réduisent les durées de validité administrative du permis à cinq ans ou moins pour les permis de conduire dont les titulaires résident sur leur territoire et sont âgés de 70 ans révolus. Le Parlement a accepté que les conducteurs évaluent leur propre aptitude à conduire lors de la délivrance et du renouvellement du permis de conduire, laissant les États membres décider si l'auto-évaluation doit être remplacée par un examen médical avec un ensemble minimum de contrôles portant notamment sur l'acuité visuelle.

Les États membres devraient :

- établir des lignes directrices fondées sur des données probantes permettant aux médecins généralistes et aux médecins de famille de détecter les personnes susceptibles de présenter un risque pour la conduite d'une voiture et agir en coordination avec les autorités chargées de délivrer les permis de conduire;

- mettre en place des campagnes nationales de sensibilisation du grand public aux signaux mentaux ou physiques susceptibles de constituer un risque pour la conduite d'un véhicule.

La Commission européenne devrait élaborer une formation en ligne à l'intention des médecins généralistes, pour leur permettre d'évaluer tous les aspects de l'aptitude à la conduite d'un candidat.

Permis de conduire provisoire

Les députés ont introduit un nouvel article stipulant que lors du remplacement, du renouvellement ou de l'échange d'un permis de conduire, l'État membre procédant au remplacement, au renouvellement ou à l'échange délivrera un permis de conduire provisoire sous la forme d'un certificat. Les certificats seront valables pour une période d'un mois au plus et seront reconnus mutuellement par les États membres.

Échange de permis de conduire délivrés par des pays tiers

Un certificat d'aptitude professionnelle (CAP), ou un certificat équivalent, délivré par un pays tiers pourra être remplacé par un nouveau CAP délivré par un État membre lorsque le titulaire a suivi dans cet État membre une formation complémentaire de compétences d'une durée maximale de 35 heures.

Actualisation des compétences

Les députés soutiennent une proposition visant à adapter la formation et les tests des conducteurs afin de mieux les préparer à des situations de conduite réelles et de développer leur sensibilisation aux risques, en particulier auprès des usagers vulnérables tels que les piétons, les cyclistes et les usagers de trottinettes électriques et de vélos électriques.

L'utilisation sans risque du téléphone pendant la conduite, la conduite dans des conditions hivernales (neige et chaussées glissantes), les risques d'angle mort, les systèmes d'assistance au conducteur et l'utilisation du véhicule en relation avec l'environnement et les émissions feront également partie des épreuves de conduite.

Plateforme de coopération

La Commission devrait mettre en place une plateforme de coopération et y inviter les autorités nationales et les acteurs concernés à agréger, traiter et diffuser des connaissances et des informations sur les meilleures pratiques pour les conducteurs de véhicules à usage spécial tels que les engins mobiles non routiers (EMNR) dans tous les États membres.

Transparence				
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	13/09/2023	THALES
VARIATI Achille	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	12/09/2023	IVECO GROUP N.V.
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	07/09/2023	European Quadricycle League
VARIATI Achille	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	05/09/2023	THALES
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	05/09/2023	UNI VDL
VARIATI Achille	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	04/09/2023	Samaritan International
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	04/09/2023	Conseil européen de l'optométrie et de l'optique (ECOO)
VARIATI Achille	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	01/09/2023	International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU
VARIATI Achille	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	01/09/2023	European Transport Safety Council

VARIATI Achille	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	31/08/2023	Piaggio & C. S.p.A.
HORTEFEUX Brice	Membre	27/02/2024	ARCTURUS GROUP	
HORTEFEUX Brice	Membre	22/02/2024	Fédération Nationale des Transports Routiers	
THALER Barbara	Membre	20/02/2024	Wirtschaftskammer Österreich	
RONDINELLI Daniela	Membre	15/02/2024	FAI - Federazione Autotrasporti Italiana	
BAUZÁ DÍAZ José Ramón	Membre	26/01/2024	Confederación Nacional de Autoescuelas	
SCHIEDER Andreas	Membre	26/01/2024	Vertreter:innen österreichischer Samariterbund	
ARIMONT Pascal	Membre	07/12/2023	European Caravan Federation	
DALUNDE Jakop G.	Membre	01/12/2023	Voi	
KATAINEN Elsi	Membre	01/12/2023	Voi Technology	
RUDNER Thomas	Membre	28/11/2023	Caravaning Industrie Verband e. V.	