

Bruxelles, le 22 septembre 2025  
(OR. en)

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2023/0053 (COD)

---

---

12678/25  
ADD 1

CODEC 1237  
TRANS 372

#### NOTE POINT "I/A"

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Projet de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL 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) n° 383/2012 de la Commission ( <b>première lecture</b> ) - Adoption de la position du Conseil en première lecture et de l'exposé des motifs du Conseil = Déclarations

---

#### Déclaration de la Croatie

La République de Croatie rappelle l'importance des trois éléments principaux que la directive vise à prendre en compte: l'amélioration de la sécurité routière, la simplicité des demandes et le cadre général.

Parallèlement, il convient de prendre en considération les circonstances nationales et de préserver les bonnes pratiques mises en place actuellement au niveau national, tout en garantissant un niveau élevé de sécurité routière.

La République de Croatie n'était pas en mesure de soutenir les éléments suivants du texte proposé:

1. L'article 17, qui introduit l'obligation pour les États membres de délivrer des permis de conduire de catégories B et C (portant le code de l'UE 98.02) aux demandeurs âgés de 17 ans dans le cadre d'un système de conduite accompagnée.

La conduite à 17 ans, même supervisée, abaisse le seuil d'âge minimal actuellement en vigueur en Croatie et crée d'importants défis en matière d'application de la loi, de contrôle et de sécurité routière. L'introduction d'un tel système devrait donc rester facultative, car celui-ci est étroitement lié aux conditions de circulation nationale, aux politiques de sécurité routière existantes et aux capacités d'exécution.

Outre les préoccupations liées à la sécurité, la mise en œuvre de ce système imposerait des charges administratives et financières considérables aux autorités compétentes. Le contrôle du respect des conditions de la conduite accompagnée (l'éligibilité des personnes accompagnantes, les limitations de conduite, les procédures d'identification) serait complexe, coûteux en ressources et difficile à mettre en œuvre de façon efficace dans la pratique.

Nous craignons dès lors que l'application obligatoire du système de conduite accompagnée aie une incidence négative sur la sécurité routière, engendre des coûts administratifs disproportionnés et entraîne des conséquences imprévisibles.

2. La disposition introduisant le délai obligatoire de trois semaines pour la délivrance du permis de conduire physique (considérant 11).

En vertu de la législation nationale en vigueur, un permis de conduire en Croatie est délivré dans un délai de 30 jours selon la procédure normale. Des délais plus courts existent uniquement dans le cadre de procédures accélérées et d'urgence, qui sont plus coûteuses et donc rarement utilisées.

L'introduction d'un délai contraignant de trois semaines au niveau de l'UE réduirait celui de la procédure normale existante en Croatie et nécessiterait une adaptation systémique des processus administratifs. Ceci générerait des charges organisationnelles et financières supplémentaires pour les autorités compétentes et augmenterait les coûts totaux de la procédure, qui seraient finalement supportés par les citoyens.

Pour ces raisons, la Croatie estime que le délai de délivrance des permis de conduire physiques devrait rester de la compétence des États membres, ce qui permettrait une certaine souplesse afin de l'adapter aux capacités administratives et structures de coûts nationales.

Étant donné que le texte final ne répond pas de manière adéquate aux préoccupations susmentionnées, la République de Croatie n'est pas en mesure de le soutenir.

La République de Croatie reste déterminée à mettre en œuvre le cadre législatif harmonisé à l'échelle de l'UE qui garantira l'application des normes les plus élevées en matière de sécurité routière.

### **Déclaration de Malte**

Malte a accueilli favorablement les propositions de la Commission dans le cadre du paquet "sécurité routière", reconnaissant leur importance pour faire progresser la sécurité routière dans l'ensemble de l'UE et promouvoir des systèmes de transport plus sûrs et plus intelligents. Ces objectifs figurant dans le paquet sont dans le droit fil de la vision et des engagements nationaux de Malte.

Malte reconnaît que le compromis final conclu avec le Parlement européen contient plusieurs amendements constructifs visant à améliorer et à renforcer sensiblement le texte, en particulier en matière de sécurité routière.

Malte accueille avec satisfaction la flexibilité dont disposent les États membres afin de continuer à imposer des évaluations médicales pour les primo-demandeurs d'un permis de conduire et pour les conducteurs âgés lors du renouvellement de leur permis. En outre, Malte soutient le maintien à 18 ans de l'âge minimum pour les droits de conduire complets des titulaires d'un permis de catégorie B en vertu de l'article 7. Malte n'est toutefois pas en mesure d'exprimer le même soutien en faveur du système de conduite accompagnée. Bien que Malte se félicite du caractère volontaire du système pour les permis de catégorie C, elle maintient de sérieuses réserves quant à son application obligatoire au permis de catégorie B, surtout parce que cette disposition n'est pas en adéquation avec les réalités et défis spécifiques des infrastructures routières à Malte. Eu égard à notre réseau routier limité et fortement urbanisé, la délivrance d'un permis de catégorie B à la population visée par le système de conduite accompagnée n'est pas conforme à notre objectif d'amélioration de la sécurité routière. Un tel système exercera des pressions supplémentaires sur les réseaux routiers maltais tout en contrariant les efforts déployés par le gouvernement pour encourager un transfert modal dans ce même groupe de population.

Dans ce contexte, si Malte reste pleinement déterminée à améliorer la sécurité routière et à atteindre les objectifs de notre stratégie "Vision Zéro", elle n'est pas en mesure de soutenir l'accord provisoire intervenu entre le Conseil et le Parlement le 24 mars 2025.

---