

Bruxelles, le 30 septembre 2025
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2023/0053 (COD)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

Objet: Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la 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

- Exposé des motifs du Conseil
- Adoptée par le Conseil le 29 septembre 2025

I. INTRODUCTION

1. Le 1^{er} mars 2023, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil la proposition de révision complète de la directive relative au permis de conduire, qui constitue la quatrième réforme de cette directive. La proposition faisait partie des initiatives REFIT de la Commission et du paquet "sécurité routière".
2. Le Conseil s'est accordé sur une orientation générale le 4 décembre 2023¹.
3. Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture le 28 février 2024. Pour la 10^e législature du Parlement, M^{me} Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE) a été nommée rapporteure.
4. Les négociations ont débuté par un premier trilogue, le 22 octobre 2024, suivi de deux autres trilogues, le 11 décembre 2024 et le 18 février 2025. Lors du quatrième trilogue, le 24 mars 2025, les négociateurs sont parvenus à un accord politique.
5. Le 30 avril 2025, le Coreper a analysé le texte de compromis final en vue d'un accord et l'a confirmé.
6. Le 14 mai 2025, la présidente de la commission TRAN a envoyé une lettre au président du Coreper confirmant que, si le Conseil devait approuver en première lecture le texte convenu, après mise au point par les juristes-linguistes, le Parlement approuverait la position du Conseil en deuxième lecture.

II. OBJECTIF

7. La proposition a pour objectif général de renforcer la sécurité routière et de faciliter la libre circulation des citoyens au sein de l'UE. Les principaux éléments de la réforme à l'appui de cet objectif sont:
 - a. l'introduction d'un permis de conduire "mobile" (c'est-à-dire numérique);
 - b. une étape vers l'harmonisation des examens médicaux appliqués dans les États membres;

¹ 6345/23.

- c. un système de conduite accompagnée avec un permis de conduire à partir de l'âge de 17 ans;
- d. une période probatoire pour les conducteurs novices;
- e. une autorisation de poids concernant la masse maximale en charge des voitures particulières entièrement électriques;
- f. un accès simplifié aux permis de conduire pour les citoyens se déplaçant d'un État membre à l'autre, et une évaluation centralisée du cadre du transport routier en place dans un pays tiers pour les échanges de permis de conduire dans un État membre; et
- g. une mise à jour des exigences en matière d'examen pour l'obtention d'un permis de conduire et des exigences minimales relatives à l'aptitude du conducteur à conduire.

III. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

1. Procédure

- 8. Sur la base de la proposition de la Commission, le Parlement et le Conseil ont mené des négociations en vue de parvenir à un accord sur la position du Conseil en première lecture, donnant lieu à un accord en deuxième lecture anticipée. Le texte du projet de position du Conseil reflète pleinement le compromis intervenu entre les deux colégislateurs.

2. Synthèse des principaux points

- 9. La position du Conseil en première lecture sur les différents éléments de la réforme énumérés au point 7, après accord entre les colégislateurs, est la suivante:
- 10. En ce qui concerne l'introduction progressive du permis de conduire mobile (articles 3 et 5), les deux institutions ont trouvé un compromis sur le calendrier ainsi que sur les garanties pour les citoyens qui préfèrent le document sous forme physique ou en ont besoin ultérieurement, par exemple, pour conduire dans des pays tiers. Le Conseil a également marqué son accord sur des dispositions spécifiques en matière de protection des données.

11. Le Conseil a largement maintenu la position qu'il a exprimée dans l'orientation générale en ce qui concerne la description des exigences minimales pour l'examen de l'aptitude physique et mentale à la conduite avant la délivrance et le renouvellement des permis de conduire, sur la base de différents systèmes mis en place dans les États membres (article 11). Lorsqu'un permis de conduire est délivré pour la première fois, le demandeur doit se soumettre à un examen médical ou, pour les catégories de motocycles et de voitures particulières, remplir un formulaire d'autoévaluation. En ce qui concerne le suivi de l'aptitude, après la première délivrance d'un permis de conduire, pour les motocycles ou les voitures particulières, les États membres peuvent également mettre en place un système national assurant qu'une réponse soit apportée à toute modification significative de l'aptitude physique ou mentale. Le Conseil a accepté plusieurs ajouts du Parlement compatibles avec cette approche.
12. Les négociations sur le système de conduite accompagnée pour les conducteurs âgés de 17 ans ont été associées à une discussion plus large sur les âges minimaux et la conduite professionnelle. Le Conseil a, d'une part, maintenu la position qu'il a exprimée dans l'orientation générale, selon laquelle le système de conduite accompagnée pour les véhicules utilitaires lourds devrait rester volontaire et faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle automatique au-delà des frontières. D'autre part, il a accepté une liste plus cohérente des âges minimaux figurant à l'article 7 ainsi qu'un alignement des âges minimaux pour les catégories d'autobus de plus grandes dimensions après l'obtention d'un certificat d'aptitude professionnelle, sous réserve d'une garantie concernant les conducteurs âgés de 21 à 23 ans (article 27 de la directive).
13. En ce qui concerne la période probatoire pour les conducteurs novices (article 18), le Conseil a accepté plusieurs dispositions qui rendent compte des mesures prises par les États membres pour améliorer la sécurité routière dans ce groupe, ainsi qu'une référence aux politiques de tolérance zéro appliquées par les États membres. Le Conseil a maintenu sa position selon laquelle l'harmonisation des conditions applicables aux conducteurs novices ne devrait pas aboutir à une réglementation du comportement des conducteurs au niveau de l'Union, qui relève de la compétence des États membres.
14. En ce qui concerne les limites de poids par catégorie de permis de conduire pour les véhicules à carburant de substitution [article 9, paragraphe 2, point j)], le Conseil a maintenu sa position, alignée sur la proposition de la Commission, mais il a accepté la possibilité d'ajouter une remorque (sous réserve d'une formation si le poids total dépasse 4 250 kg), et une équivalence pour les voitures particulières à carburant de substitution attelées à une remorque lourde (catégorie BE; article 9, paragraphe 2, point j)) ainsi qu'un délai de transposition plus court de deux ans (art. 29, paragraphe 2). La Commission a accepté de réexaminer ces dispositions en fonction des progrès technologiques.

15. Les négociations sur les limites de poids ont porté sur des aspects supplémentaires que le Parlement avait mis en évidence pour introduire davantage de flexibilité dans des cas spécifiques (articles 6, 7 et 9). Le Conseil qui, dans son orientation générale, prévoyait déjà une certaine flexibilité en ce qui concerne les autocaravanes, est convenu d'autoriser, dans la catégorie B, l'attelage d'une remorque dont le poids combiné ne dépasse pas 5 000 kg, sous réserve d'une formation ou d'un examen supplémentaire du conducteur. Le poids maximal autorisé par le Conseil, dans la catégorie B, pour les ambulances, a été intégré dans un ensemble plus large de règles applicables aux véhicules d'urgence. Alors que le Conseil a accepté une plus grande flexibilité en ce qui concerne le poids maximal (jusqu'à 5 000 kg) et les âges minimaux dans les catégories B et C, le Parlement a accepté que la conduite avec un poids supplémentaire soit soumise à un examen ou à une formation, et que les règles prennent la forme de mesures nationales et fassent l'objet d'une reconnaissance mutuelle. Par ailleurs, le Conseil a accepté une certaine flexibilité pour ce qui est de la conduite d'autobus vides avec un permis de conduire de catégorie C afin d'effectuer des conduites d'essai autour des centres de contrôle technique et des ateliers de réparation (article 9, paragraphe 5).
16. Le Conseil s'est rapproché du Parlement et de la Commission en accordant plus de flexibilité aux candidats au permis de conduire dans le choix du lieu de l'examen afin de surmonter une barrière linguistique consécutive à un déménagement dans un autre État membre (article 20, paragraphe 4). Pour assurer la libre circulation des citoyens à travers les frontières, le Conseil a également accepté que, pendant l'échange ou le remplacement d'un permis de conduire, un nouvel article (article 14) garantisse que les citoyens puissent toujours attester de leur droit de conduire dans l'ensemble de l'Union. En ce qui concerne les permis de conduire délivrés par des pays tiers, le Conseil et le Parlement ont, dès le départ, adopté des positions très similaires, les deux institutions approuvant le nouveau concept d'évaluation, au niveau de l'Union, du cadre du transport routier d'un pays tiers en vue des échanges de permis de conduire dans un État membre (article 15). Dans ce contexte, le Conseil n'a pas pu accepter une approche similaire à l'égard de la compétence des conducteurs professionnels de pays tiers, mais il a consenti que la Commission soit chargée d'évaluer la possibilité de faciliter la reconnaissance des certificats d'aptitude professionnelle délivrés par des pays tiers.

17. Tant le Parlement que le Conseil ont retenu plusieurs modifications de l'annexe II relative aux examens de conduite et aux connaissances et aptitudes requises. Ces modifications concernent, par exemple, les progrès technologiques (systèmes avancés d'aide à la conduite, systèmes de freinage d'endurance, utilisation volontaire de simulateurs, motos électriques), l'attention particulière accordée aux usagers vulnérables de la route (angles morts, descente du véhicule côté chaussée, attention portée aux pistes cyclables) et la simplification des processus (démontrer la bonne maîtrise des véhicules équipés d'un changement de vitesses manuel). À l'annexe III sur les normes minimales concernant l'aptitude à la conduite, le Parlement a accepté la plupart des ajouts du Conseil et le Conseil a accepté plusieurs ajouts du Parlement.
18. Enfin, le Conseil a consenti, mais de manière plus limitée, aux exigences en matière d'informations communiquées par les États membres, que la Commission ou le Parlement avaient préconisées (article 23). Le Conseil a maintenu sa position sur un délai de transposition général de quatre ans (article 29).

IV. CONCLUSION

19. La position du Conseil soutient l'objectif de la proposition de la Commission et reflète pleinement le compromis dégagé lors des négociations informelles entre le Conseil et le Parlement européen, avec le soutien de la Commission.
20. Par conséquent, le Conseil estime que sa position en première lecture représente de manière équilibrée le résultat des négociations et que, une fois adoptée, la nouvelle directive relative au permis de conduire contribuera de manière importante à améliorer la sécurité routière et la libre circulation des citoyens dans l'UE.
-