





Informations de base	
<p>2023/0053(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p>	Procédure terminée
<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>Subject</p> <p>3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PAULUS Jutta (Greens/EFA)	03/09/2024
	Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	DELLI Karima (Greens/EFA)	03/05/2023
	Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	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.		
Conseil de l'Union européenne			
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	VĂLEAN Adina	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
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	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0095/2024	Résumé
28/02/2024	Résultat du vote au parlement		
07/10/2024	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
21/10/2024	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
13/11/2024	Reprise des questions en instance de la législature précédente		
14/05/2025	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE773.288 PE773.299	
02/10/2025	Publication de la position du Conseil	08353/2025	
09/10/2025	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
13/10/2025	Vote en commission, 2ème lecture		
14/10/2025	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A10-0191/2025	
21/10/2025	Décision du Parlement, 2ème lecture	T10-0234/2025	Résumé
21/10/2025	Résultat du vote au parlement		
22/10/2025	Signature de l'acte final		
05/11/2025	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2023/0053(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	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'Union européenne TFEU 091-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation






Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE750.248	19/07/2023	
Amendements déposés en commission		PE753.571	26/09/2023	
Amendements déposés en commission		PE753.662	26/09/2023	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0445/2023	11/01/2024	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0095/2024	28/02/2024	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE773.288	13/05/2025	
Lettre de la commission parlementaire confirmant l'accord interinstitutionnel		PE773.299	14/05/2025	
Projet de rapport de la commission		PE778.047	06/10/2025	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A10-0191/2025	14/10/2025	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T10-0234/2025	21/10/2025	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	08353/2025	02/10/2025	
Projet d'acte final	00044/2025/LEX	16/10/2025	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2023)0127 	01/03/2023	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2023)0350 	01/03/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0128 	01/03/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0129 	01/03/2023	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2024)270	08/07/2024	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2025)0629 	30/09/2025	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
------------------	--------------------	-----------	------	--------

Contribution	CZ_SENATE	COM(2023)0127	06/06/2023	
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2023)0127	12/06/2023	
Contribution	AT_BUNDESRAT	COM(2023)0127	04/07/2023	
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2023)0127	15/09/2023	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EDPS	Document annexé à la procédure	N9-0032/2023 JO C 199 07.06.2023, p. 0013	25/04/2023	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1194/2023	14/06/2023	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	22/01/2024
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence				
Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
PAULUS Jutta	Rapporteur(e)	TRAN	24/03/2025	Swedish Minister of Rural Affairs and Infrastructure
PAULUS Jutta	Rapporteur(e)	TRAN	04/02/2025	Minister Winfried Hermann
KIRCHER Sophia	Président(e) de commission	TRAN	19/09/2024	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
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
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	05/09/2023	UNI VDL
VARIATI Achille	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	05/09/2023	THALES
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	04/09/2023	Samaritan International
VARIATI Achille	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	01/09/2023	European Transport Safety Council
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	31/08/2023	Piaggio & C. S.p.A.
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	18/07/2023	Association des assureurs allemands
VARIATI Achille	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	17/07/2023	Associazione italiana produttori di camper
RIQUET Dominique	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	05/06/2023	Fédération Internationale de l'Automobile
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	01/06/2023	European Council of Optometry and Optics
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	01/06/2023	epicenter.works - Plattform Grundrechtspolitik
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	01/06/2023	European Transport Safety Council
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	01/06/2023	Car Rental Coalition
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	16/05/2023	UITP - International Association of Public Transport
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	16/05/2023	AGE Platform Europe
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	16/05/2023	European Union of General Practitioners / Family Physicians (Union Européenne des Médecins Omnipraticiens / Médecins de Famille)
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	16/05/2023	European Transport Workers' Federation
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	04/05/2023	EFA-EU European Driving Schools Association
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	04/05/2023	International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	04/05/2023	Samaritan International
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	03/05/2023	Fédération Internationale de l'Automobile
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	02/05/2023	European Disability Forum
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	27/04/2023	European Cyclists' Federation
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	27/04/2023	POLIS
DELLI Karima	Rapporteur(e)	TRAN	27/04/2023	European Transport Safety Council

Autres membres

Transparence

Nom	Date	Représentant(e)s d'intérêts
KIRCHER Sophia	09/04/2025	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
KIRCHER Sophia	03/02/2025	Wirtschaftskammer Österreich
MARZÀ IBÁÑEZ Vicent	14/01/2025	European Transport Safety Council
KIRCHER Sophia	12/12/2024	ÖAMTC
DANIELSSON Johan	11/12/2024	European Transport Safety Council
KIRCHER Sophia	26/09/2024	Landwirtschaftskammer Österreich
HORTEFEUX Brice	27/02/2024	ARCTURUS GROUP
HORTEFEUX Brice	22/02/2024	Fédération Nationale des Transports Routiers
THALER Barbara	20/02/2024	Wirtschaftskammer Österreich
RONDINELLI Daniela	15/02/2024	FAI - Federazione Autotrasporti Italiana
SCHIEDER Andreas	26/01/2024	Vertreter:innen österreichischer Samariterbund
BAUZÁ DÍAZ José Ramón	26/01/2024	Confederación Nacional de Autoescuelas
ARIMONT Pascal	07/12/2023	European Caravan Federation
KATAINEN Elsi	01/12/2023	Voi Technology
DALUNDE Jakop G.	01/12/2023	Voi
RUDNER Thomas	28/11/2023	Caravaning Industrie Verband e. V.
MANDL Lukas	28/11/2023	Johanniter International
FURORE Mario	27/11/2023	VOI technology Italia
DALY Clare	27/11/2023	Tunisian families of political prisoners
GHEORGHE Vlad	16/11/2023	ETSC
SKYTTEDAL Sara	16/11/2023	Sveriges Trafikutbildares Riksförbund
ARIAS ECHEVERRÍA Pablo	15/11/2023	Confederación Nacional de Autoescuelas
THALER Barbara	10/11/2023	Wirtschaftskammer Österreich
RUDNER Thomas	11/10/2023	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
RUDNER Thomas	10/10/2023	EAC European Automobile Clubs
BILBAO BARANDICA Izaskun	09/10/2023	Confederación Nacional de Autoescuelas
LUENA César	06/10/2023	Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)
FURORE Mario	28/09/2023	Volkswagen Group Italia
THALER Barbara	19/09/2023	Wirtschaftskammer Österreich
THALER Barbara	19/09/2023	Österreichischer Seniorenbund
SCHIEDER Andreas	18/09/2023	Samaritan International
THALER Barbara	08/09/2023	Wirtschaftskammer Österreich
FURORE Mario	29/06/2023	Associazione Produttori Caravan e Camper
DALY Clare	28/06/2023	EUROTRAN Conseil
BILBAO BARANDICA Izaskun	05/06/2023	CNAE
DALY Clare	23/03/2023	EUROTRAN Conseil

Permis de conduire

2023/0053(COD) - 01/03/2023 - Document de base législatif

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

2023/0053(COD) - 28/02/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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 œuvrer 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 plu 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.

Permis de conduire

2023/0053(COD) - 11/01/2024 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

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 œuvrer 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

2023/0053(COD) - 21/10/2025 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté une résolution législative **approuvant** la 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.

La directive proposée vise à moderniser le cadre européen relatif au permis de conduire afin d'améliorer la sécurité routière, de faciliter la libre circulation et de soutenir la durabilité et la transformation numérique du transport routier.

Les principaux éléments de la position du Conseil sont les suivants:

Validité

La durée de validité par défaut des permis de conduire est fixée à **15 ans**. Les États membres pourront réduire cette période à dix ans lorsque le permis est également utilisé comme carte d'identité. Ils pourront réduire la durée de validité du permis lorsque son titulaire atteint l'âge de 65 ans.

Visites médicales

Avant d'obtenir son premier permis ou lors d'une demande de renouvellement, le conducteur devra se soumettre à une visite médicale, qui comporte notamment des examens ophtalmologiques et cardiovasculaires. Les pays de l'UE pourront choisir de remplacer la visite médicale pour les conducteurs de voitures ou de motos par des formulaires d'auto-évaluation ou d'autres systèmes d'évaluation conçus au niveau national.

Conducteurs novices

Pour les conducteurs novices qui obtiennent un permis de conduire pour la première fois, une **période probatoire d'une durée minimale de deux ans** est prévue, au cours de laquelle des règles ou des sanctions plus strictes devront s'appliquer à la conduite sous l'emprise de l'alcool.

Conduite accompagnée

Les États membres devront mettre en place un système de conduite accompagnée à l'échelle de l'UE pour les permis de conduire de catégorie B (voitures), tandis qu'un tel système reste facultatif pour les catégories C, C1 et C1E (poids lourds).

Sous certaines conditions, les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B pourront conduire des véhicules d'urgence, des auto-caravanes ou des véhicules à carburant de substitution dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg ou 4.250 kg lorsqu'ils sont équipés d'une remorque (jusqu'à un maximum de 5.000 kg pour l'ensemble, en fonction du véhicule).

L'âge minimal requis pour les conducteurs professionnels d'autobus est fixé à 21 ans, qu'ils aient obtenu la qualification initiale accélérée ou la qualification initiale standard.

Une dérogation ciblée permettra aux États membres, sous réserve de l'accord préalable de la Commission et dans des conditions strictes, d'abaisser à 15 ans l'âge minimum requis pour la délivrance d'un permis de catégorie B1.

Nouvelles exigences de formation

L'épreuve du permis de conduire portera désormais aussi sur les risques liés aux angles morts, les systèmes d'assistance au conducteur, l'ouverture des portes en toute sécurité et les risques de distraction associés à l'utilisation du téléphone. L'accent sera mis sur la sensibilisation aux risques qu'encourent les piétons, les enfants, les cyclistes et les autres usagers vulnérables de la route.

Permis de conduire mobile

Les États membres introduiront et reconnaîtront mutuellement un permis de conduire mobile de l'UE au plus tard d'ici la fin de 2030. La Commission examinera s'il est possible d'avancer cette date de mise en œuvre. Les conducteurs auront le droit de demander un permis physique, qui devrait être délivré dans les meilleurs délais et en général dans un délai de trois semaines.

Permis de conduire

2023/0053(COD) - 05/11/2025 - Acte final

OBJECTIF : moderniser le cadre européen relatif au permis de conduire afin d'améliorer la sécurité routière, de faciliter la libre circulation et de soutenir la durabilité et la transformation numérique du transport routier.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2025/2205 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.

CONTENU : la révision de la directive relative au **permis de conduire** fait partie du **paquet «sécurité routière»** de la Commission européenne (2023). Ce train de mesures s'inscrit dans le cadre de la politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030.

La directive modificative établit des règles communes concernant:

- les modèles, normes et catégories de permis de conduire;
- la délivrance, la validité, le renouvellement et la reconnaissance mutuelle des permis de conduire;
- certains aspects de l'échange, du remplacement, de l'annulation, du retrait, de la suspension et de la restriction des permis de conduire;
- certains aspects applicables aux conducteurs novices, notamment en ce qui concerne un système de conduite accompagnée et une période d'essai.

Plusieurs éléments clés sont introduits avec la présente actualisation:

Permis de conduire mobile

D'ici la fin de 2030, un permis de conduire mobile **uniforme** sera disponible pour l'ensemble des citoyens de l'UE, placé dans le futur portefeuille européen d'identité numérique. Le permis de conduire numérique sera reconnu dans tous les États membres de l'UE. Les conducteurs auront le droit de demander un permis physique, qui devra être délivré dans les meilleurs délais et en général dans un délai de trois semaines.

Durée de validité

Les deux versions du permis de conduire, physique et numérique, seront valables pour conduire des voitures particulières et des motocycles pour une durée de **15 ans** à compter de la date de délivrance, sauf lorsque le permis de conduire est utilisé comme carte d'identité (10 ans). Les États membres pourront réduire la durée de validité du permis lorsque son titulaire atteint l'âge de 65 ans.

Contrôle médical

En vue d'améliorer la sécurité routière, la directive prévoit une harmonisation des procédures de contrôle médical appliquées dans les États membres. Avant d'obtenir son premier permis ou lors d'une demande de renouvellement, le conducteur devra se soumettre à une **visite médicale**, qui comporte notamment des examens ophtalmologiques et cardiovasculaires. Les pays de l'UE pourront choisir de remplacer la visite médicale pour les conducteurs de voitures ou de motos par des formulaires **d'auto-évaluation** ou d'autres systèmes d'évaluation conçus au niveau national.

Période d'essai pour les conducteurs novices

Pour les conducteurs novices, la directive prévoit une période probatoire d'une **durée minimale de deux ans**, au cours de laquelle des règles ou des sanctions plus strictes devraient s'appliquer à la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, sans préjudice des compétences des États membres en matière de réglementation relative au comportement des automobilistes. Ces règles plus strictes pourront comprendre une formation spécifique pour les conducteurs novices ou consister en une telle formation, dans le cadre de laquelle ils reçoivent des instructions supplémentaires sur la sensibilisation aux risques et réfléchissent à leur comportement.

Système de conduite accompagnée

La directive prévoit de mettre en place à l'échelle de l'Union un système de conduite accompagnée pour certaines catégories de permis de conduire, afin d'améliorer la sécurité routière. En vertu de ce système, les demandeurs pourront obtenir un permis de conduire dans les catégories concernées **avant que l'âge minimum requis ne soit atteint**. Toutefois, le recours à ces permis de conduire sera subordonné à l'accompagnement par un conducteur expérimenté, par exemple un membre de la famille.

Le système de conduite accompagnée contribuera à rendre la profession de conducteur de poids lourds plus accessible et plus attrayante pour les jeunes générations, afin de contribuer à remédier à la pénurie de conducteurs au sein de l'Union. Aussi, les États membres auront la possibilité d'appliquer ce régime aux permis de conduire des catégories **C1, C1E et C** (poids lourds) en plus des permis de conduire de catégorie **B** (voitures), et les permis de conduire délivrés en conséquence devront être mutuellement reconnus entre les États membres appliquant ce champ d'application plus large au système.

L'âge minimal requis pour les conducteurs professionnels d'autobus est fixé à 21 ans, qu'ils aient obtenu la qualification initiale accélérée ou la qualification initiale standard.

Nouvelles exigences de formation

L'épreuve du permis de conduire portera désormais aussi sur le respect des distances de sécurité entre les véhicules, les risques liés aux angles morts, les systèmes d'assistance au conducteur, l'ouverture des portes en toute sécurité et les risques de distraction associés à l'utilisation du téléphone. L'accent sera mis sur la sensibilisation aux risques qu'encourent les piétons, les enfants, les cyclistes et les autres usagers vulnérables de la route.

Résidence normale

Enfin, des ajustements sont également apportés pour permettre aux citoyens d'obtenir plus facilement un permis pour voiture particulière **lorsqu'ils vivent dans un État membre différent de celui dont ils ont la nationalité**. Dans les cas où l'État membre de résidence normale ne prévoit pas la possibilité de passer des épreuves dans la langue officielle de l'État membre dont le demandeur est ressortissant, le demandeur pourra passer l'épreuve théorique ou pratique, ou les deux, dans l'État membre de sa nationalité.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 25.11.2025.

TRANSPOSITION : au plus tard le 26.11.2028.